



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 263]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 9, 2014/भाद्र 18, 1936

No. 263]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 9, 2014/BHADRA 18, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 सितम्बर, 2014

सं. टीएएमपी/68/2012—बीपीसीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, इस प्राधिकरण ने 4 अगस्त, 2014 को आयोजित प्राधिकरण की बैठक में, दरों के इसके मान में सामान्य संशोधन के लिए भारत पेट्रोलियम निगम लिमिटेड (बीपीसीएल) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान किया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों के मान के साथ-साथ अधिसूचित करने के लिए (स्पष्ट) आदेश के लिए अपेक्षित समय को ध्यान में रखते हुए और यह भी ध्यान में रखकर कि दरों के संशोधित मान 1 अक्टूबर, 2014 से 31 मार्च, 2016 तक 18 महीने की अवधि के लिए बीपीसीएल की वित्तीय/लागत स्थिति पर आधारित हैं, इस प्राधिकरण ने केवल दरों के संशोधित मान को तत्काल अधिसूचित करने के लिए विनिश्चय किया है। तदनुसार, इस प्रकार अनुमोदित दरों के मान राजपत्र संख्या 242 के द्वारा दिनांक 4 अगस्त, 2014 के एक आदेश द्वारा 19 अगस्त, 2014 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए थे। इसके अतिरिक्त, दिनांक 19 अगस्त, 2014 की उक्त अधिसूचना में बताया गया था कि यह प्राधिकरण यथा-समय आदेश अधिसूचित करेगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण, दरों के इसके मान में सामान्य संशोधन के लिए बीपीसीएल के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित तर्कसंगत स्पष्ट आदेश एतद्वारा अधिसूचित करता है, जैसा कि इसके साथ संलग्न आदेश में है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टीएएमपी/68/2012—बीपीसीएल

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड

.....

आवेदक

कोरम

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(4 अगस्त, 2014 को पारित किया)

यह मामला दरों के इसके मान के सामान्य संशोधन के लिए भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 बीपीसीएल के वर्तमान दरों के मान दिनांक 3 सितम्बर, 2010 के आदेश के अनुसार पिछली बार संशोधित किए गए थे। इस आदेश के द्वारा उस समय प्रचलित घाट प्रबंधन प्रभार 36.82% तक बढ़ाए गए थे, पाइप लाइन पिंगिंग आदि 50.36% तक बढ़ाई गई थी और उस समय मौजूद घाट शुल्क दरों में 6.78% की वृद्धि सामान्य रूप से मंजूर की गई थी और बंकरिंग गतिविधियों में यथास्थिति बनाई रखी गई थी। उक्त आदेश में निर्धारित एसओआर की वैधता 31 मार्च, 2013 तक थी।

2.2 महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क निर्धारित करने की प्रक्रिया में अपनाया गया दृष्टिकोण/पद्धति के कतिपय क्षेत्रों को परिष्कृत करते/स्पष्ट करते हुए, इस प्राधिकरण ने सितम्बर, 2008 में एक सामान्य आदेश पारित किया था। उक्त आदेश के अनुसार, महापत्तन न्यास और साथ-साथ निजी टर्मिनलों को वित्त वर्ष के 30 जून तक, जिसमें प्रशुल्क संशोधन करना होता है, अपने प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने अपेक्षित थे। चूंकि सितम्बर, 2010 में निर्धारित बीपीसीएल की दरों के मान की वैधता 2012-13 में होनी निश्चित थी, इसलिए बीपीसीएल को 30 जून, 2012 तक अपने प्रशुल्क के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करना अपेक्षित था।

2.3 तदनुसार, बीपीसीएल को इस संबंध में दिनांक 7 मई, 2012 के पत्र सं. टीएमपी/39/2005—एमआईएससी द्वारा इस संबंध में अनुस्मारक दिया गया था। बीपीसीएल ने प्रत्युत्तर में, अपने दिनांक 25 जून, 2012 के पत्र के अनुसार इस आधार पर कि वह अपने घाट पर एलपीजी क्रायोजेनिक सुविधाएं प्रचालन करने के लिए नई प्रशुल्क मद शामिल करना चाहता है, अपने प्रशुल्क के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए 15 अगस्त, 2012 तक का समय देने का अनुरोध किया था। बीपीसीएल को अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए समय की अनुमति दी गई थी, जैसा कि उनके द्वारा अनुरोध किया गया था।

2.4 चूंकि बीपीसीएल ने 15 अगस्त, 2012 तक अपना प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया था, हमने अपने दिनांक 30 अगस्त, 2012 के पत्र सं. टीएमपी/39/2005—एमआईएससी के द्वारा बीपीसीएल को अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए पुनः सलाह दी थी। प्रत्युत्तर में, बीपीसीएल ने अपने दिनांक 4 सितम्बर, 2012 के पत्र द्वारा कहा कि वे निर्धारित अवधि में प्रस्ताव प्रस्तुत करने में समर्थ न होंगे, अतः उन्होंने 30 सितम्बर, 2012 तक समय देने के लिए अनुरोध किया। बीपीसीएल के अनुरोध को स्वीकार करते हुए बीपीसीएल को स्थिति की सूचना दिनांक 21 सितम्बर, 2012 के पत्र द्वारा संसूचित कर दी गई थी। प्रत्युत्तर में बीपीसीएल ने अपने दिनांक 27 सितम्बर, 2012 के पत्र के अनुसार, अर्द्ध वार्षिक समापन के कारण अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने में अपनी असमर्थता का निवेदन किया था तथा और 20 दिन बढ़ाने का अनुरोध किया था।

3.1 इस पृष्ठभूमि के परिप्रेक्ष्य में, बीपीसीएल ने दिनांक 16 अक्टूबर, 2012 के अपने पत्र सं. बीपीसीएल/जेएनपी/ओपीएस के अंतर्गत दरों के मान में सामान्य संशोधन करने के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया। तथापि, प्रस्ताव की प्राथमिक छानबीन करने पर यह पाया गया था कि बीपीसीएल ने अपने प्रस्तावित प्रारूप दरों के मान प्रस्तुत नहीं किए। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देश के खण्ड सं. 3.2.4 में अन्य के साथ-साथ उपयोगकर्ताओं को संशोधित प्रस्तावित प्रशुल्क परिपत्रित करना विनिर्धारित है। क्योंकि बीपीसीएल ने दरों का प्रस्तावित प्रारूप मान प्रस्तुत नहीं किया था, इसलिए इसे उपयोगकर्ताओं के लिए दरों के प्रस्तावित प्रारूप मान के बिना अपूर्ण प्रस्ताव परिपत्रित करना संभव नहीं हो पाया था।

3.2 इसे ध्यान में रखते हुए, हमने अपने दिनांक 29 अक्टूबर, 2012 के पत्र द्वारा बीपीसीएल को दरों के प्रस्तावित प्रारूप मान और वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा-जोखा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया था। बीपीसीएल को भी सूचित किया गया था कि बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए दिनांक 16 अक्टूबर, 2012 के प्रस्ताव पर अपेक्षित दस्तावेजों के प्राप्त होने के बाद ही आगे की कार्रवाई शुरू की जाएगी।

3.3 प्रत्युत्तर में, बीपीसीएल ने अपने दिनांक 19 नवम्बर, 2012 के पत्र द्वारा दरों के मान में प्रस्तावित परिवर्तन केवल सारणीबद्ध रूप में ही प्रस्तुत किए हैं और दरों के मान का पूर्ण प्रस्तावित मसौदा अर्थात् शर्तों के साथ प्रस्तुत नहीं किया है।

3.4 बीपीसीएल को हमारे दिनांक 4 दिसम्बर, 2012 के पत्र द्वारा दरों के अपने प्रस्तावित प्रारूप मान प्रस्तुत करने के लिए शासित करने वाली शर्तों के साथ एक बार पुनः अनुरोध किया गया था। बीपीसीएल को पूर्ण रूप में कंपनी के वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा के साथ कार्यरत चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित जेएनपीटी में लिक्विड कार्गो जैट्टी से संबंधित सभी राजस्व एवं पूंजीगत लेनदेन प्रस्तुत करने का भी अनुरोध किया गया था।

4.1 बीपीसीएल ने अपने दिनांक 12 फरवरी, 2013 के पत्र द्वारा वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के आय एवं व्यय तथा नियोजित पूंजी दर्शाने वाले प्रमाणित विवरण/सभी विवरण प्रस्तुत किए। तथापि, जैसा कि पहले अनुरोध किया गया था बीपीसीएल ने दरों का प्रारूप मान प्रस्तुत नहीं किया था। इसके अतिरिक्त बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों से यह पाया गया था कि—

- (i) बीपीसीएल ने आय एवं व्यय विवरण में 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए कुल आय के समेकित आंकड़े तो प्रस्तुत किए किन्तु कुल आय का विस्तृत ब्योरा प्रस्तुत नहीं किया।
- (ii) बीपीसीएल ने बीपीसीएल जेटी में नियोजित पूंजी के विवरण के संदर्भ में 3 सारणियों के रूप में डाटा प्रस्तुत किया परन्तु उस वर्ष का उल्लेख नहीं किया जिससे प्रत्येक सारणी संबंधित है।
- (iii) जैसा कि पहले अनुरोध किया गया था, बीपीसीएल ने पूर्ण रूप में कंपनी के वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक का लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा प्रस्तुत नहीं किया।

4.2 इस बीच, बीपीसीएल ने दिनांक 18 फरवरी, 2013 के अपने पत्र के अंतर्गत दरों का अपना प्रस्तावित प्रारूप मान प्रस्तुत किया।

4.3 दरों का प्रस्तावित प्रारूप मान प्राप्त होने पर बीपीसीएल के प्रस्ताव पर परामर्श, जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी), अनुज्ञप्ति दाता पत्तन और संबंधित उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठन होने के कारण, उनके साथ शुरु किया गया था।

5. दिनांक 16 अक्टूबर, 2012 के अपने प्रस्ताव में बीपीसीएल द्वारा की गई मुख्य प्रस्तुतियों का सार नीचे संक्षेप रूप में प्रस्तुत किया जाता है:

- (i) यह प्रस्ताव 2013-14 से 2015-16 तक के प्रशुल्क चक्र के लिए है।
- (ii) बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत, वर्ष 2009-10 से 2012-13 तक के लिए वास्तविक यातायात और वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक का अनुमानित यातायात नीचे दिया गया है:

| वर्ष | यातायात (मीट्रिक टन में) |
|---------|--------------------------|
| 2009-10 | 64,99,886 |
| 2010-11 | 65,88,900 |
| 2011-12 | 65,00,722 |
| 2012-13 | 57,15,064 |
| 2013-14 | 57,48,400 |
| 2014-15 | 57,56,100 |
| 2015-16 | 58,03,100 |

- (iii) बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत समेकित आय एवं लागत में दर्शाए गए के अनुसार प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित वित्तीय/लागत प्रभावों का सार नीचे प्रस्तुत किया गया है:

(रुपए लाखों में)

| क्र.सं. | विवरण | वर्तमान प्रशुल्क पर | | |
|---------|---|---------------------|-----------|-----------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| (i). | यातायात (एमटीएस/टीयूएस में) | 5,748,400 | 5,756,100 | 5,803,100 |
| (ii). | परिचालन आय | 3,750.55 | 3,759.72 | 3,790.32 |
| (iii). | निवल अधिशेष/घाटा | -2,420.70 | -2,443.28 | -2,359.24 |
| (iv). | परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में शुद्ध घाटा | -64.54% | -64.99% | -62.24% |
| (v). | परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत शुद्ध घाटा | -63.92% | | |

- (iv) बीपीसीएल ने वर्तमान दरों से 63.92% की वृद्धि की सामान्य रूप से मांग की है।

- (v) बीपीसीएल, प्रभारों के संशोधन की मांग निम्नलिखित श्रेणियों में कर रही है:

- (क) घाट शुल्क
- (ख) घाट-शुल्क प्रबंधन
- (ग) लोडिंग आर्म
- (घ) पाइप लाइन प्रभार
- (ङ) कम्प्रेसर का प्रयोग
- (च) वेपोराइजर का प्रयोग
- (छ) हार्ड पिगिंग
- (ज) सॉफ्ट पिगिंग
- (झ) लिक्विड नाइट्रोजन
- (ञ) पाइप लाइन द्वारा बंकरिंग सेवाएँ
- (ट) स्वच्छ-जल-तटीय पोतयान
- (ठ) स्वच्छ जल-विदेशी पोतयान

- (vi) बीपीसीएल ने एक नई प्रशुल्क मद अर्थात् एलपीजी क्रायोजेनिक सुविधा के लिए घाट शुल्क प्रारंभ करने का प्रस्ताव किया है।

6.1 हमारे दिनांक 27 फरवरी, 2013 के पत्र द्वारा प्रस्ताव की पावती देते हुए, बीपीसीएल से कुल आय के समेकित आंकड़े के बजाय वर्ष 2009-10 से 2011-12 के विभिन्न शीर्षों के अन्तर्गत कुल आय का पूर्ण ब्यौरा दर्शाने वाला आय और व्यय का विवरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। बीपीसीएल से यह पुष्टि करने के लिए भी अनुरोध किया गया था कि उनके दिनांक 12 फरवरी, 2013 के पत्र के अन्तर्गत उनके द्वारा प्रस्तुत बीपीसीएल जेटी में नियोजित पूंजी का विवरण वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के बारे में है। बीपीसीएल से संपूर्ण कंपनी के लिए वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा जोखा प्रस्तुत करने का भी अनुरोध किया गया था।

6.2 बीपीसीएल ने अपने दिनांक 23 मार्च, 2013 के पत्र के अनुसार, जैसा कि हमने अपने दिनांक 29 अक्टूबर, 2012 और 27 फरवरी, 2013 के पत्रों द्वारा अनुरोध किया था, आय का विवरण उत्पाद-वार प्रस्तुत किया है।

6.3 बीपीसीएल ने अपने दिनांक 23 मार्च, 2013 के पत्र के द्वारा केवल कुल आय के ब्यौरे के बारे में उत्तर दिया था। इसलिए, बीपीसीएल से पुनः हमारे दिनांक 2 मई, 2013 के पत्र द्वारा यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि दिनांक 12 फरवरी, 2013 के पत्र के अन्तर्गत बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत बीपीसीएल जेटी में नियोजित पूंजी का विवरण वर्ष 2009-10 से 2011 तक के बारे में है। बीपीसीएल से संपूर्ण कंपनी के वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के लिए लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा-जोखा प्रस्तुत करने के लिए भी अनुरोध किया गया था।

इसके अतिरिक्त, चूंकि वित्त वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो गया था, अतः बीपीसीएल से संपूर्ण कंपनी के वर्ष 2012-13 के लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा के साथ-साथ चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित जेएनपीटी में लिक्विड कार्गो जेटी से संबंधित सभी राजस्व और पूंजीगत लेनदेन प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

6.4 प्रत्युत्तर में, बीपीसीएल ने अपने दिनांक 24 मई, 2013 के पत्र के द्वारा 2009-10 से 2011-12 तक के वित्त वर्ष से संबंधित बीपीसीएल में नियोजित पूंजी का विवरण और 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के लिए संपूर्ण कंपनी के वित्तीय दस्तावेज प्रस्तुत किए हैं। इसके अतिरिक्त, बीपीसीएल ने बताया है कि वार्षिक व्यय लेखा और वित्त वर्ष 2012-13 के लिए बीपीसीएल जेटी में नियोजित पूंजी का विवरण तैयार किया जा रहा है और उसे शीघ्र ही प्रस्तुत कर दिया जाएगा।

7. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, बीपीसीएल का प्रस्ताव उनके दिनांक 16 अक्टूबर, 2012 तथा 18 फरवरी, 2013 के पत्र द्वारा अनुज्ञप्ति-दाता पत्तन जेएनपीटी तथा संबंधित उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियाँ प्राप्त करने के लिए भेजा गया था। प्रयोगकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में बीपीसीएल को अग्रेषित किया गया था। बीपीसीएल ने कुछ उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं।

8.1 प्रस्ताव की प्राथमिक छानबीन के आधार पर हमारे दिनांक 18 जून, 2013 के पत्र द्वारा विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए बीपीसीएल से अनुरोध किया गया था। बीपीसीएल ने अपने दिनांक 16 सितम्बर, 2013 के पत्र के द्वारा उत्तर दिया है। प्रश्नों के उत्तर देते समय, बीपीसीएल ने अपने प्रस्ताव में संशोधन किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और बीपीसीएल के उत्तर नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं:-

| क्र.सं. | हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न | बीपीसीएल के उत्तर | | | | | | |
|---------|--|--|-------|---------|--------|--|--------|---------|
| क. | सामान्य : | | | | | | | |
| (i) | फॉर्म-1 के क्रम संख्या 3 के संबंध में, बीपीसीएल ने कहा है कि इसकी मूल्य निर्धारित करने की कार्यनीति लागत आधारित है। बीपीसीएल उत्पादकता में प्रत्याषित सुधार लाने और यूनिट मूल्य पर पड़ने वाले प्रभाव को स्पष्ट करे। | बीपीसीएल की मूल्य निर्धारित करने की कार्यनीति लागत पर आधारित है। प्रशुल्क में बढ़ोतरी का उद्देश्य पर्याप्त अधिशेष उपलब्ध कराना है ताकि प्रदान की जा रही सेवाओं के स्तर को बनाए एवं ठीक-ठाक रखा जा सके और संरक्षा एवं पर्यावरण संबंधी उपायों में सुधार लाया जा सके। | | | | | | |
| (ii) | 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में यह विनिर्धारित किया गया है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के स्तरों की कसौटी से जोड़ा जाना चाहिए। बीपीसीएल ने अपने फॉर्म-1 के क्र.सं. 6 में वर्तमान निष्पादन से संबंधित जो ब्यौरा प्रस्तुत किया है, वह कुछ भी नहीं है बल्कि क्षमता का उपयोग है। तथापि, उसने उत्पादकता बढ़ाने के उपायों के लिए लक्षित उद्देश्यों के बारे में कोई ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है। बीपीसीएल अपेक्षित ब्यौरा प्रस्तुत करे। उत्पादकता के स्तर में ऐसी कसौटी को संबंधित प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शर्त के रूप में दरों के मान में शामिल किया जाए। | <p>बीपीसीएल के पास निम्नलिखित सुविधा है:-</p> <p>(क) बीपीसीएल जेटी निजी टैंक फार्म आपरेटर द्वारा उपयोग की जाती है।</p> <p>(ख) कच्चे तेल, तेलों एवं रसायनों को छोड़कर पैट्रोलियम उत्पादों के लिए प्रयुक्त लदान आर्म।</p> <p>(ग) बीपीसीएल पाइपलाइन के उपयोगकर्त्ता, पीओएल के उपयोगकर्त्ताओं (अधिकतर बीपीसीएल तथा आईओसी) की तुलना में 5% से भी कम हैं। अन्य सभी उपयोगकर्त्ताओं के पास अपनी पाइप लाइन हैं जो बर्थ में वॉटर-फ्रंट तक जाती है।</p> <p>बीपीसीएल कार्गों में डिस्चार्ज की उन दरों को प्रभावित नहीं कर सकती जो कि शिप पंपिंग दर, पाइप लाइन के व्यास और भण्डारण क्षमता पर निर्भर है। बीपीसीएल कार्गों के लिए लदान दर को भी प्रभावित नहीं कर सकती क्योंकि तटीय पम्पों को संबंधित टैंक फार्म ऑपरेटरों द्वारा प्रचालित किया जाता है। बर्थ की उपलब्धता पंक्ति में खड़े प्रयोक्ताओं और बर्थ में डिस्चार्ज दर से शासित होती है, जो कि बीपीसीएल के नियंत्रण के अधीन नहीं है। बीपीसीएल बर्थ की उपलब्धता की गारंटी नहीं दे सकता, क्योंकि इसका बर्थ से संबंधित उन मानदण्डों पर पूरा नियंत्रण नहीं होता है जो कि जेनपीटी द्वारा तैयार किए जाते हैं। इन परिस्थितियों के कारण, कार्य-कुशलता का सर्वोत्तम मानदंड क्षमता का उपयोग है।</p> | | | | | | |
| (iii) | <p>चूँकि वित्त वर्ष 2012-13 पहले ही समाप्त हो गया है। बीपीसीएल को निम्नलिखित प्रस्तुत करना है:-</p> <p>(क) वर्ष 2012-13 के लिए अनंतिम वार्षिक लेखा-जोखा यदि लेखा-परीक्षित वार्षिक लेखा उपलब्ध नहीं है।</p> <p>(ख) किसी चार्टर्ड अकाउन्टेन्ट द्वारा विधिवत प्रमाणित बीपीसीएल लिक्विड कार्गों जेटी से संबंधित वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़े दर्शाने वाले आय एवं व्यय का विवरण।</p> | <p>(क) बीपीसीएल ने वर्ष 2012-13 के लिए लेखा परीक्षित वित्तीय विवरण प्रस्तुत किया है।</p> <p>(ख) बीपीसीएल ने बीपीसीएल लिक्विड कार्गों जेटी से संबंधित वर्ष 2012-13 के लिए प्रमाणित आय-व्यय का विवरण प्रस्तुत किया है।</p> <div>लाख रु. में</div> <table><tr><th>विवरण</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>आय (क)</td><td></td></tr><tr><td>कुल आय</td><td>3700.30</td></tr></table> | विवरण | 2012-13 | आय (क) | | कुल आय | 3700.30 |
| विवरण | 2012-13 | | | | | | | |
| आय (क) | | | | | | | | |
| कुल आय | 3700.30 | | | | | | | |

| | | | | |
|--|--|--|-----------------------|--------------------------------------|
| | | घटाए : जेएनपीटी को अदा की गई रॉयल्टी | 1,219.75 | |
| | | निवल राजस्व | 2480.55 | |
| | | व्यय (ख) | | |
| | | कर्मचारी लागत | 100.04 | |
| | | यात्रा लागत | 17.50 | |
| | | मरम्मत एवं अनुरक्षण | 118.48 | |
| | | जेटी परिचालन लागत | 211.21 | |
| | | बिजली एवं जल प्रभार | 57.71 | |
| | | सुरक्षा प्रभार | 187.33 | |
| | | संचार व्यय | 0.61 | |
| | | कोरियर पोस्टल व्यय | 0.09 | |
| | | मुद्रण एवं लेखन सामग्री | 0.77 | |
| | | बीमा लागत | 7.83 | |
| | | किराया | 27.01 | |
| | | अन्य प्रशासनिक व्यय | 14.59 | |
| | | मूल्य हास | 1,466.70 | |
| | | एमजीटी प्रभार | 281.67 | |
| | | कुल व्यय | 2,491.54 | |
| | | लाभ / (हानि) (क-ख) | (10.99) | |
| | (ग) किसी चार्टर्ड अकाउटेन्ट द्वारा विधिवत प्रमाणित वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़े दर्शाने वाला बीपीसीएल जेटी में नियोजित पूंजी का विवरण | (ग) बीपीसीएल ने वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़े दर्शाने के लिए बीपीसीएल जेटी में नियोजित पूंजी का प्रमाणित विवरण प्रस्तुत किया है। | | |
| | | श्रेणी | विवरण | लाख |
| | | | अधिग्रहण मूल्य | संचयी मूल्य हास |
| | | | | बुक मूल्य |
| | | 2022 | भवन-सामान्य | 87.90 (0.52) 87.38 |
| | | 3031 | संयंत्र एवं मशीनरी | 877.84 (434.66) 443.18 |
| | | 3039 | पी एण्ड एम < `5000/- | 0.12 (0.12) - |
| | | 3066 | जेटी एवं ड्राई डॉक्स | 10,510.46 (5,574.96) 4,935.50 |
| | | 3132 | टैंक एवं पाइप लाइन | 11,294.46 (1,969.45) 9,325.02 |
| | | 5041 | फर्नीचर सामान्य | 10.85 (3.78) 7.06 |
| | | 5051 | रेफ्रीजरेशन संयंत्र | 0.71 (0.09) 0.62 |
| | | 5052 | एयरकॉन मशीनरी | 6.67 (0.49) 6.18 |
| | | 7089 | वाहन < ₹5000/- | 0.07 (0.07) - |
| | | 8142 | कार्यालय उपकरण | 15.86 (5.10) 10.76 |
| | | 8143 | मोबाइल फोन | 0.17 (0.16) 0.01 |
| | | 8153 | बिजली उपकरण | 264.59 (106.35) 158.24 |
| | | 8154 | विविध यांत्रिक उपकरण | 113.08 (60.64) 52.44 |
| | | 8155 | मल्टी मीडिया उपकरण | 82.77 (35.63) 47.14 |
| | | 8158 | आईटी आस्ति | 4.44 (2.58) 1.86 |
| | | 8162 | अग्नि शमन उपकरण | 2,200.96 (369.23) 1,831.74 |
| | | 8163 | विविध < ₹5000/- | 0.04 (0.04) - |
| | | | कुल | 25,470.99 (8563.86) 16,907.13 |

| | | |
|------|---|--|
| | (घ) वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक आंकड़ों पर आधारित वर्ष 2013-14 से 2015 तक के लिए अनुमानों की समीक्षा करना, यदि अपेक्षित हो, और निर्धारित फॉर्मेट में इसका संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करना। | (घ) वर्ष 2012-13 के लिए प्रमाणित आय-व्यय के आधार पर 2013-14 से 2015-16 तक की अवधि के अनुमानों को संशोधित करने की बीपीसीएल आवश्यकता महसूस नहीं करती है। |
| (iv) | वर्ष-वार प्रस्तुत की जाने वाली वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के दौरान बीपीसीएल द्वारा अनुमत, अधिसूचित उच्चतम प्रशुल्क से अधिक, छूट एवं कटौती, यदि कोई हो। | बीपीसीएल ने वर्ष 2012-13 तक के दौरान अधिसूचित उच्चतम प्रशुल्क से अधिक किसी छूट एवं कटौती की अनुमति नहीं दी है। |
| (v) | <p>यह भी स्मरण किया जाए कि सितम्बर, 2012 में जेएनपीटी लिक्विड कार्गो जेट्टी में एलपीजी के संचालन के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु इस प्राधिकरण को प्रस्ताव दिया गया था और तदर्थ आधार पर जवाहरद्वीप में प्रचलित दरें अपनाने के लिए कहा गया था। चूंकि बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव न तो किसी लागत द्वारा समर्थित था और न ही वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.17.1 से 2.17.3 तक में यथा विनिर्दिष्ट, उपयोगकर्ताओं की सहमति दर्शाने वाला बीपीसीएल द्वारा कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया गया था, अतः दिनांक 17 सितम्बर, 2012 के पत्र संख्या टीएएमपी/56/2012-बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुपालन में एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए बीपीसीएल से अनुरोध किया गया था। इसके बाद, हमें बीपीसीएल से कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई। अब, बीपीसीएल ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में कहा है कि इसने एलपीजी की नई सुविधा प्रारम्भ की है और जवाहरद्वीप में प्रचलित 60 रु. प्रति मीट्रिक टन की दर को दिशा-निर्देशों के अनुसार लिया गया है। लागत विवरण से यह भी पता चलता है कि इसने एलपीजी का संचालन 2011-12 से आगे तक किया है। इस संबंध में, बीपीसीएल को निम्नलिखित करना है:-</p> <p>(क) स्पष्ट करें कि क्या लिक्विड कार्गो जेट्टी में संभाले जाने वाले एलपीजी के लिए दर के रूप में जवाहरद्वीप में प्रचलित दर को कार्यान्वित करने के लिए उसके द्वारा की गई कार्रवाई मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के 2.17.1 से 2.17.3 तक के खण्ड के अनुरूप है।</p> <p>(ख) एलपीजी सुविधा प्रारंभ होने की तारीख प्रस्तुत करें।</p> <p>(ग) उस ट्रेड परिपत्र की प्रतिलिपि प्रस्तुत करें जो इस संबंध में ट्रेड के लिए बीपीसीएल द्वारा जारी की गई होगी।</p> <p>(घ) जैसा कि दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट है, 60 रु. प्रति मीट्रिक टन की प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए लागत तत्वों के साथ कार्य-विवरण प्रस्तुत करना।</p> <p>यह नोट किया जाए कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निहित शर्तों का पालन न करने की स्थिति में, यह प्राधिकरण, एलपीजी सुविधा के लिए तदर्थ आधार पर वसूली गई दर का पूर्व प्रभावी अनुमोदन प्रदान करने की स्थिति में नहीं हो सकता।</p> | <p>(क) बीपीसीएल ने हमारी जेट्टी में एलपीजी के संचालन के लिए दर के रूप में जवाहरद्वीप में प्रचलित दर ली है। मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.12 के अनुसार, जब नई सुविधा प्रारंभ की जाती है तो प्रारंभिक प्रशुल्क उसी पत्तन पर उपलब्ध समान सुविधाओं के लिए नहीं बढ़ाया जाएगा। यदि इस प्रकार की तुलना उपलब्ध नहीं है तो निकटवर्ती समान पत्तन में प्रचलित प्रशुल्क को 'संदर्भ' के रूप में माना जाएगा। इस प्रकार अपनाया गया प्रारंभिक प्रशुल्क, परिचालन के प्रथम वर्ष के लिए वैध होगा, जिसके पश्चात् संशोधित प्रशुल्क, अनुमेय लागत एवं निजी ऑपरेटर के निवेश के आधार पर निर्धारित किया जाएगा। इसलिए बीपीसीएल ने एलपीजी के लिए जवाहरद्वीप में प्रचलित दर ली है और बाद में प्रशुल्क संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।</p> <p>(ख) एलपीजी सुविधा प्रारंभ होने की तारीख 30/01/2012 है।</p> <p>(ग) बीपीसीएल ने दिनांक 24.02.2012 के ट्रेड नोटिस की प्रतिलिपि प्रस्तुत की है। ट्रेड नोटिस बताता है कि एलपीजी क्रायोजेनिक सुविधा पूरी हो गई है। पहला पोतयान एमटी मर्स्क ऑनर 7.03.2012 को संचालित किया जाएगा।</p> <p>(घ) वर्तमान उपयोगकर्ता की सहमति के संबंध में यह बताया गया है कि इस समय बीपीसीएल एलपीजी सुविधा का उपयोग करता है। निकट के पत्तन जवाहरद्वीप में प्रचलित दर को अपनाकर बीपीसीएल ने 60/- रु. मीट्रिक टन की प्रस्तावित दर निकाली है।</p> |
| ख. | पहले उपलब्ध कराए गए अनुमानों की तुलना में वास्तविक आंकड़ों की तुलना | |
| | 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.13 में यह अपेक्षा की गई है कि यह प्राधिकरण, प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करते समय विचार किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क की वैधता की अवधि के अंत में वास्तविक एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा करे। इस | |

| | संदर्भ में एवं बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए प्र'गुलक प्रस्ताव के फार्म-7 के संदर्भ में बीपीसीएल निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट करे/प्रस्तुत करे:- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|--|--|--|----------|--------|------------------|------------------|---|-----------|--------|--------|---|-------|--------|--------|---|-----------|--------|--------|-----|--|--------|---------|
| (i) | <p>फार्म-7 में, बीपीसीएल ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के अनुमानों की तुलना उक्त अवधि के वास्तविक के साथ की है। यह याद किया जाए कि सितम्बर, 2010 में बीपीसीएल के सामान्य संशोधन के दौरान, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के अनुमानों पर विश्वास किया गया है। अतः फार्म-7 में वर्ष 2009-10 की तुलना के बजाए वर्ष 2012-13 के अनुमानों की तुलना में वास्तविक की तुलना को शामिल करके संशोधन किया जाए। बीपीसीएल, लागत विवरण में निहित प्रत्येक पैरामीटर में अनुमानों की तुलना में वास्तविक में पाए गए अन्तर के लिए कारण भी प्रस्तुत करे।</p> | <p>फार्म नं. 7 से वित्त वर्ष 2012-13 को शामिल करके और वित्त वर्ष 2009-10 को हटाने के संबंध में बताया गया है कि उसे ठीक कर दिया गया है। अनुमानों की तुलना में वास्तविक के बीच पाए जाने वाले अन्तर रहने के कारण इस प्रकार हैं;</p> <p>वित्त वर्ष 2010-11</p> <p>(क) थ्रूपुट में 20.13% तक की वृद्धि</p> <p>20.13% तक थ्रूपुट में वृद्धि का मुख्य कारण खाद्य तेल, एमईजी और भट्टी तेल के अनुमानित थ्रूपुट से थ्रूपुट निष्पादन बेहतर था। विवरण सारणी रूप में प्रस्तुत है:-</p> <table><tr><th colspan="4">वर्ष 2010-11 के लिए अनुमान थ्रूपुट की तुलना में वास्तविक का विवरण</th></tr><tr><th>क्र. सं.</th><th>उत्पाद</th><th>अनुमानित थ्रूपुट</th><th>वास्तविक थ्रूपुट</th></tr><tr><td>1</td><td>खाद्य तेल</td><td>600000</td><td>843669</td></tr><tr><td>2</td><td>एमईजी</td><td>120000</td><td>392305</td></tr><tr><td>3</td><td>भट्टी तेल</td><td>100000</td><td>608570</td></tr><tr><td colspan="2">कुल</td><td>820000</td><td>1844544</td></tr></table> <p>(ख) 24.18% तक कुल प्रचालन आय में वृद्धि</p> <p>खाद्य तेल, एमईजी और भट्टी तेल के बेहतर थ्रूपुट निष्पादन के परिणामस्वरूप अनुमानित प्रचालन आय की तुलना में 24.18% तक कुल प्रचालन आय में वृद्धि हुई।</p> <p>(ग) अनुमानित ऊपरिव्यय की तुलना में 191.74% तक वास्तविक ऊपरिव्यय में वृद्धि</p> <p>वित्त वर्ष 2010-11 में उपरिखर्च 191.74% तक बढ़ गया है। इस वृद्धि के लिए मुख्य कारक किराया व्यय है। चालू वित्त वर्ष में, कंपनी ने 383.47 लाख रु. के किराया का भुगतान किया है। यह लेखा-परीक्षित वित्तीय विवरण से सत्यापित किया जा सकता है कि इस वर्ष कंपनी ने अन्य वर्ष की तुलना में अधिक किराए का भुगतान किया है क्योंकि कंपनी ने किराए के पिछले बकाया का भुगतान जेएनपीटी को किया है।</p> <p>(घ) अनुमानित नियोजित पूंजी की तुलना में वास्तविक नियोजित पूंजी 22% तक कम है</p> <p>कंपनी ने वर्ष के दौरान एलपीजी परियोजना एवं अग्निशमन सुविधा पर व्यय किए हैं। तथापि, इन कार्यों में प्रगति चल रही है। इन्हें वित्त वर्ष 2011-12 में पूंजीकृत किया गया था। इसलिए, वास्तविक और अनुमानित नियोजित पूंजी के बीच अन्तर है।</p> <p>वित्त वर्ष 2011-12</p> <p>(क) प्रचालनिक आय में 27.15% तक की वृद्धि</p> <p>अनुमानित थ्रूपुट की तुलना में खाद्य तेल, एमईजी और कच्चा तेल के थ्रूपुट में वृद्धि के परिणामस्वरूप परिचालनिक आय में 27.15% तक की वृद्धि हुई थी। थ्रूपुट में वृद्धि के कारण प्रचालनिक आय में वृद्धि हुई है।</p> <p>(ख) वास्तविक नियोजित पूंजी, अनुमानित नियोजित पूंजी की तुलना में 62.51% अधिक है</p> <p>जैसा कि ऊपर बताया गया है, चालू वर्ष में एलपीजी परियोजना प्रारम्भ की गई थी। इसके अतिरिक्त, अग्निशमन सुविधा भी उसी वर्ष में पूंजीकृत की गई थी।</p> <p>वित्त वर्ष 2012-13</p> <p>(क) वास्तविक प्रचालन अधिशेष अनुमानित अधिशेष की तुलना में 49.05% तक कम है</p> <p>बढ़ी हुई सीआईएसएफ लागत जिसे अन्य व्यय में शामिल किया गया है, के परिणामस्वरूप ऊपरिशीर्ष में वृद्धि हुई है। इसके अतिरिक्त, नियोजित अधिक पूंजी के कारण वास्तविक मूल्यहास में भी अनुमानित मूल्यहास की तुलना में अधिक वृद्धि हुई है। इसलिए प्रचालन अधिशेष में 49.05% तक की कमी हुई है।</p> | वर्ष 2010-11 के लिए अनुमान थ्रूपुट की तुलना में वास्तविक का विवरण | | | | क्र. सं. | उत्पाद | अनुमानित थ्रूपुट | वास्तविक थ्रूपुट | 1 | खाद्य तेल | 600000 | 843669 | 2 | एमईजी | 120000 | 392305 | 3 | भट्टी तेल | 100000 | 608570 | कुल | | 820000 | 1844544 |
| वर्ष 2010-11 के लिए अनुमान थ्रूपुट की तुलना में वास्तविक का विवरण | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| क्र. सं. | उत्पाद | अनुमानित थ्रूपुट | वास्तविक थ्रूपुट | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | खाद्य तेल | 600000 | 843669 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | एमईजी | 120000 | 392305 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | भट्टी तेल | 100000 | 608570 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| कुल | | 820000 | 1844544 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii) | फॉर्म 7 में, वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए बीपीसीएल द्वारा माने गए अनुमान सितम्बर, 2010 के आदेश में विश्वास किए गए, वर्ष 2010-11 और 2011-12 | बीपीसीएल ने उन अनुमानित आंकड़ों को माना है, जो वित्त वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए सितम्बर, 2010 के प्रशुल्क आदेश में माने गए थे। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | के लिए अनुमानों के साथ मेल नहीं खाते हैं। बीपीसीएल को फॉर्म-7 संशोधित करना है ताकि वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए सितम्बर, 2010 के प्रशुल्क आदेश में माने गए अनुमानों को गिना जा सके। | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---|--|---|------|---|---|---|---------|---------|---------|---|---------|---------|---------|---|---------|---------|---------|
| (iii) | <p>प्राधिकरण ने घाट-शुल्क प्रबंधन गतिविधि के लिए मौजूद निर्धारित दर में 36.82% की वृद्धि की अनुमति दी थी, जो कि पाइप लाइन सेवाएं, कम्प्रेसर, हार्ड पीगिंग, फोम पीगिंग, लिक्विड नाइट्रोजन और वेपोराइजिंग प्रभार आदि प्रदान करने के कार्यक्रमलाप के लिए निर्धारित मौजूदा दरों में 50.36% की वृद्धि है। बीपीसीएल को वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए अनुमानित आय को अद्यतन करना है, जैसा कि नवम्बर, 2010 के आदेश के एक भाग के रूप में बीपीसीएल के लागत विवरण को दर्शाता है ताकि उक्त आदेश में मानी गई अनुमानित आय में वृद्धि को प्रभावी बनाया जा सके।</p> | <p>बीपीसीएल ने नवम्बर, 2010 के आदेश को एक भाग के रूप में मानते हुए बीपीसीएल के लागत विवरण में यथा प्रदर्शित वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए अनुमानित आय को अद्यतन कर दिया है। उक्त आदेश में प्रशुल्क में 6.785% तक की वृद्धि हुई थी और तदनुसार, हमने वित्त वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए अनुमानित आय में 6.78% की वृद्धि की है। बीपीसीएल ने कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है जिसे नीचे सारणीबद्ध किया गया है:</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>वर्ष</th><th>पिछले प्रस्ताव में प्रस्तुत विवरण के अनुसार अनुमानित आय</th><th>बढ़े हुए प्रशुल्क आधारित अनुमानित आय पर</th></tr><tr><td>1</td><td>2010-11</td><td>2917.34</td><td>3115.14</td></tr><tr><td>2</td><td>2011-12</td><td>3009.04</td><td>3213.05</td></tr><tr><td>3</td><td>2012-13</td><td>3295.87</td><td>3519.33</td></tr></table> | क्र. सं. | वर्ष | पिछले प्रस्ताव में प्रस्तुत विवरण के अनुसार अनुमानित आय | बढ़े हुए प्रशुल्क आधारित अनुमानित आय पर | 1 | 2010-11 | 2917.34 | 3115.14 | 2 | 2011-12 | 3009.04 | 3213.05 | 3 | 2012-13 | 3295.87 | 3519.33 |
| क्र. सं. | वर्ष | पिछले प्रस्ताव में प्रस्तुत विवरण के अनुसार अनुमानित आय | बढ़े हुए प्रशुल्क आधारित अनुमानित आय पर | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2010-11 | 2917.34 | 3115.14 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 2011-12 | 3009.04 | 3213.05 | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 2012-13 | 3295.87 | 3519.33 | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iv) | <p>सभी वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक के लिए प्रचालन व्यय, प्रबंधन एवं सामान्य ऊपरिशीर्ष और मूल्यहास के संबंध में प्रमाणित आय एवं व्यय लेखा में सूचित किए गए 'वास्तविक' के साथ लागत विवरणों में माने गए वास्तविक के साथ मिलान करने वाला विवरण बीपीसीएल प्रस्तुत करे। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए लागत विवरणों के अनुसार, प्रमाणित आय एवं व्यय लेखा तथा रिटर्न से पूर्व निवल लाभ को दर्शाने वाले लाभ का मिलान करने वाला विवरण बीपीसीएल को प्रस्तुत करना है।</p> | <p>बीपीसीएल ने वर्ष 2010-11 से 2011-12 तक के लिए प्रचालन व्यय, प्रबंधन एवं सामान्य ऊपरिशीर्ष के संबंध में प्रमाणित आय व्यय लेखा में सूचित 'वास्तविक' सहित लागत विवरण में लिए गए वास्तविक के बीच तालमेल को दर्शाने वाला विवरण प्रस्तुत किया है। समाधान विवरण में प्रत्येक कार्यक्रमलाप का शीर्षवार विभाजन दिया गया है। बीपीसीएल ने लेखा परीक्षण के प्रमाणन के आधार पर संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है। इसलिए दोनों विवरणों में मूल्यहास एक ही प्रकार का है। (वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए ही बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत समाधान विवरण देखा जा सकता है।)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (v) | <p>बीपीसीएल ने वर्ष 2010-11 से 2015-16 तक के लिए लागत विवरण में लागत की एक मद के रूप में जेएनपीटी को किया गया रॉयल्टी भुगतान दर्शाया है। इस संबंध में यह याद किया जाए कि सितम्बर, 2010 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 10 (iv) (i) में बताए गए कारणों के लिए जेएनपीटी को बीपीसीएल द्वारा किए गए रॉयल्टी भुगतान की अनुमति पास थ्रू के रूप में नहीं दी गई थी। बीपीसीएल ने रॉयल्टी मुद्दे पर सरकार से इसके द्वारा प्राप्त किसी निर्देश के बारे में कोई उल्लेख भी नहीं किया है। यदि सरकार ने कोई निर्देश जारी नहीं किया है तो भी यह प्राधिकरण बीपीसीएल के मामले में लागत की एक मद के रूप में रॉयल्टी भुगतान की अनुमति न देने से पूर्व इसके द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को जारी रख सकता है। दिनांक 10 मई, 2007 के पत्र संख्या टीएमपी/26/2006- (बीपीसीएल) जेएनपीटी के अनुसार, जिसमें यह स्पष्ट किया गया है कि मंत्रालय के स्पष्टीकरण के बिना एक पास थ्रू के रूप में रॉयल्टी भुगतान शामिल करना इस प्राधिकरण के लिए सम्भव नहीं होगा।</p> | <p>जुलाई, 2003 से पहले टर्मिनल के लिए लाइसेन्स करार पर हस्ताक्षर किए गए हैं। टर्मिनल ऑपरेटर के रूप में बीपीसीएल प्रशुल्क के वर्तमान स्तरों पर टर्मिनल के प्रचालन से पर्याप्त अधिशेष उत्पन्न नहीं कर पा रही है। प्रशुल्क के संशोधित स्तरों पर भी अधिशेष, अनुमत आरओसीई की तुलना में कम रह जाएगा, यह मानते हुए कि राजस्व हिस्सा प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन की लागत के रूप में भी माना जाए।</p> <p>यदि ऐसे राजस्व हिस्से को प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजनों के लिए लागत के रूप में अनुमति नहीं दी जाती तो ऐसे राजस्व हिस्से के कारण हानियाँ ऐसी अवधि के लिए देय रॉयल्टी की रकम के बराबर होंगी जिसमें राजस्व हिस्से की अनुमति नहीं दी गई है और अनुमत आरओसीई के संबंध में घाटे तक वृद्धि होगी। खण्ड 2.8.1 स्पष्ट रूप से बताता है कि प्रशुल्क की गणना को इस प्रकार से प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में रॉयल्टी के भुगतान के संबंध में इस प्रकार से ध्यान रखा जाना चाहिए कि रॉयल्टी के कारण ऑपरेटर को संभावित हानि से बचाया जा सके। इस सिद्धान्त के आधार पर, रॉयल्टी को खर्च की गई लागत के रूप में माना जाना चाहिए और प्रशुल्क की गणना में इसे शामिल किया जाना चाहिए।</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (vi) | <p>वर्ष 2011-12 के लिए लागत विवरण में यथा प्रदर्शित प्रचालन आय वर्ष 2010-11 के आय एवं व्यय लेखा में प्रदर्शित की गई प्रचालन आय से मेल नहीं खाती है। बीपीसीएल इस अन्तर के साथ तालमेल बैठाए।</p> | <p>बीपीसीएल ने प्रमाणित आय-व्यय लेखा पर आधारित संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है।</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (vii) | <p>वर्ष 2010-11 के लिए लागत विवरण में यथा प्रदर्शित प्रचालन व्यय (रॉयल्टी छोड़कर), मूल्यहास एवं ऊपरिशीर्ष की कुल राशि वर्ष 2010-11 के लिए आय एवं व्यय लेखा में यथा प्रदर्शित प्रचालन व्यय से मेल नहीं खाती है। बीपीसीएल को इस अन्तर के साथ तालमेल बैठाना है।</p> | <p>बीपीसीएल ने प्रमाणित आय-व्यय लेखा पर आधारित संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है।</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (viii) | <p>फॉर्म-4 ए में 01 अप्रैल, 2012 की स्थिति के अनुसार, आस्तियों की सकल ब्लॉक का अधिशेष 31 मार्च, 2012 की स्थिति के अनुसार, अंतःशेष सकल ब्लॉक से मेल नहीं खाता है, जैसा कि वर्ष 2011-12 के लिए बीपीसीएल जेटी की नियोजित पूंजी के विवरण में प्रदर्शित किया गया है। बीपीसीएल को इस अन्तर के साथ तालमेल बैठाना है।</p> | <p>बीपीसीएल ने प्रमाणित आय-व्यय लेखा पर आधारित संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है।</p> | | | | | | | | | | | | | | | | |

| ग | वित्तीय/लागत विवरण | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---|---|--|-----------------|---------------------------------|--|--------------|---------|--------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------|-----------------|---------|------|---------|---------|--------|----|---------|------|------|------|----|----|---------|------|------|------|-----|----|
| 1. | <p>क्षमता :</p> <p>वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए बंदरगाह की डिजाइन की गई क्षमता को आंकने के लिए बीपीसीएल को कार्य-प्रणाली प्रस्तुत करनी है। बीपीसीएल को इन वर्षों के दौरान, बनाए जाने वाले प्रस्तावित पूंजी निवेश को ध्यान में रखते हुए, जेएनपीटी में लिक्विड कार्गो जेटी की क्षमता को कार्य-प्रणाली के साथ प्रस्तुत करना है और इसका मूल्यांकन करना है तथा उत्पादकता में संभावित सुधारों को प्राप्त किया जाना है।</p> | <p>डिजाइन क्षमता की गणना, संपूर्ण उतराई एवं प्रयोग की उपलब्धता सहित निम्नलिखित तरीके से एफओ, एसकेओ, एचएसडी एवं नेफ्था के कार्य-संचालन के लिए टैंकर की रूपरेखा से संबंधित अनुमानों के आधार पर की गई है।</p> <p>(क) 25,000 डीडब्लूटी की क्षमता वाले टैंकरों में एफओ एवं एसकेओ का संचालन करने के लिए माने गए टैंकर 22,500 मीट्रिक टन सामग्री ले जाते थे।</p> <p>(ख) 40,000 डीडब्लूटी की क्षमता वाले टैंकरों में एचएसडी और नेफ्था का संचालन करने के लिए माने गए टैंकर 36,000 मीट्रिक टन सामग्री ले जाते थे</p> <table><tr><th rowspan="2">वर्ष</th><th colspan="3">थ्रूपुट टीएमटी</th><th colspan="2">आवश्यक टैंकर</th></tr><tr><th>अनुमानित कुल</th><th>40000 डीडब्लूटी टैंकरों में</th><th>25000 डीडब्लूटी टैंकरों में</th><th>40000 डीडब्लूटी</th><th>25000 डीडब्लूटी</th></tr><tr><td>1999-00</td><td>3469</td><td>2306</td><td>1163</td><td>64</td><td>51</td></tr><tr><td>2001-02</td><td>3069</td><td>1895</td><td>1174</td><td>53</td><td>52</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>6582</td><td>4349</td><td>2233</td><td>120</td><td>99</td></tr></table> <p>2001-02 में निर्माण कार्य के पूरा होने पर प्रति जलपोत का सेवा-समय 34 घण्टे मानते हुए, इंजीनियरिंग इण्डिया लिमिटेड के अनुमानों के अनुसार, जेटी का डिजाइन थ्रूपुट 5.5 मीट्रिक टन है।</p> <p>जैसा कि देखा जा सकता है जलपोतों की संख्या के अनुसार, यातायात से संबंधित अनुमानों के आधार पर थ्रूपुट की गणना प्रभावित होती है। जलपोत के वास्तविक यातायात की विशिष्टता में परिवर्तन (जो कि एक वास्तविकता है) की तुलना में अनुमान, इस सुविधा के थ्रूपुट को प्रभावित करते हैं।</p> | वर्ष | थ्रूपुट टीएमटी | | | आवश्यक टैंकर | | अनुमानित कुल | 40000 डीडब्लूटी टैंकरों में | 25000 डीडब्लूटी टैंकरों में | 40000 डीडब्लूटी | 25000 डीडब्लूटी | 1999-00 | 3469 | 2306 | 1163 | 64 | 51 | 2001-02 | 3069 | 1895 | 1174 | 53 | 52 | 2006-07 | 6582 | 4349 | 2233 | 120 | 99 |
| वर्ष | थ्रूपुट टीएमटी | | | आवश्यक टैंकर | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | अनुमानित कुल | 40000 डीडब्लूटी टैंकरों में | 25000 डीडब्लूटी टैंकरों में | 40000 डीडब्लूटी | 25000 डीडब्लूटी | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1999-00 | 3469 | 2306 | 1163 | 64 | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2001-02 | 3069 | 1895 | 1174 | 53 | 52 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006-07 | 6582 | 4349 | 2233 | 120 | 99 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | <p>यातायात:</p> <p>यातायात के अनुमान के संदर्भ में बीपीसीएल को निम्नलिखित बातें स्पष्ट करनी हैं/प्रस्तुत करनी हैं :</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) | <p>2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5.1 यह विनिर्दिष्ट करता है कि यातायात के अनुमान 5 वर्ष की वार्षिक योजना के अनुमानों और वर्तमान/संभावित बढ़ोतरी के अनुरूप होने चाहिए। इस संदर्भ में बीपीसीएल को 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए यातायात के अनुमान का आधार स्पष्ट करना है।</p> | <p>थ्रूपुट (यातायात) विभिन्न आर्थिक एवं बाजार की स्थितियों पर निर्भर करता है। थ्रूपुट के अनुमान के संबंध में विशिष्ट उत्पाद के कार्य-निष्पादन के ट्रेंड का विश्लेषण पिछले वित्त वर्ष के आधार पर किया गया है। बीपीसीएल ने भी उस ट्रेंड की तुलना वर्तमान कार्य-निष्पादन से की है। इसके बाद, उस उत्पाद की वर्तमान बाजार स्थिति का भी विश्लेषण किया गया है। इन सभी की गई गतिविधियों से बीपीसीएल को वित्त वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए यातायात का अनुमान लगाने में सहायता मिली है। वित्त वर्ष 2012-13 के लिए यातायात का अनुमान बीपीसीएल द्वारा संचालित किए गए वास्तविक यातायात के बहुत अधिक निकट है।</p> <p>(बीपीसीएल ने कार्गो की विभिन्न मदों के लिए ट्रेंड विश्लेषण प्रस्तुत किया है)</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii) | <p>तटीय जलपोतों द्वारा संचालित किए गए कच्चे तेल के यातायात में यद्यपि वर्ष 2011-12 के दौरान, वर्ष 2010-11 की तुलना में लगभग 20% तक की वृद्धि हुई है, तथापि, वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत तटी जलपोतों द्वारा संचालित किए गए कच्चे तेल का यातायात वर्ष 2011-12 की तुलना में लगभग 33% कमी दर्शाता है। बीपीसीएल को तटीय जलपोतों द्वारा संचालित किए गए कच्चे तेल के यातायात में प्रत्याशित कमी के कारणों का औचित्य बताना है। यह भी कि वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत तटीय जलपोतों द्वारा संचालित किए गए कच्चे तेल के यातायात के अनुमान प्रतिवर्ष 21 लाख मीट्रिक टन पर स्थिर रहते हैं। कच्चे तेल के यातायात में उहराव की स्थिति के कारण भी बताए जाएं।</p> | <p>बीपीसीएल के यातायात में कच्चे तेल का यातायात प्रमुख कारक प्रमुख है जैसा कि नीचे दिया गया है:</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>वर्ष</th><th>कच्चे तेल का यातायात (वास्तविक)</th><th>जेटी में संचालित किए गए कुल यातायात में से कच्चे तेल के यातायात का प्रतिशत</th></tr><tr><td>1.</td><td>2010-11</td><td>2623764</td><td>39.81%</td></tr><tr><td>2.</td><td>2011-12</td><td>3140736</td><td>48.33%</td></tr><tr><td>3.</td><td>2012-13</td><td>2004009</td><td>35.08%</td></tr></table> <p>उपरोक्त सारणी से यह स्पष्ट है कि वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 में 20% की वृद्धि हुई है। तथापि, यह भी देखा जा सकता है कि वित्त वर्ष 2012-13 के लिए कच्चे तेल का वास्तविक यातायात वर्ष 2011-12 की तुलना में लगभग 35% तक कम हुआ है। इस संबंध में ओएनजीसी ने स्पष्ट किया है कि वे कच्चे तेल के लिए अपना यातायात 21 लाख एमएमटी प्रति वर्ष तक सीमित रखेंगे।</p> | क्र. सं. | वर्ष | कच्चे तेल का यातायात (वास्तविक) | जेटी में संचालित किए गए कुल यातायात में से कच्चे तेल के यातायात का प्रतिशत | 1. | 2010-11 | 2623764 | 39.81% | 2. | 2011-12 | 3140736 | 48.33% | 3. | 2012-13 | 2004009 | 35.08% | | | | | | | | | | | | | |
| क्र. सं. | वर्ष | कच्चे तेल का यातायात (वास्तविक) | जेटी में संचालित किए गए कुल यातायात में से कच्चे तेल के यातायात का प्रतिशत | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | 2010-11 | 2623764 | 39.81% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | 2011-12 | 3140736 | 48.33% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | 2012-13 | 2004009 | 35.08% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iii) | <p>वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक आंकड़े की तुलना में वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के लिए तटीय जलपोतों द्वारा</p> | <p>बीपीसीएल ने वर्ष 2010-11 में 6.26 एमएमटी एचएसडी का संचालन किया है। तथापि, पहले बीपीसीएल भारत में एचएसडी ला रहा था और अपने गंतव्य तक</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | संचालित किए गए हाईस्पीड डीजल (एचएसडी) यातायात में लगभग 31% की कटौती के अनुमान के कारण भी बताए जाएँ। यह भी कि वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक के लिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत तटीय जलपोतों द्वारा संचालित किए गए एचएसडी के यातायात अनुमान प्रतिवर्ष 4 लाख मीट्रिक टन पर स्थिर रहते हैं। एचएसडी यातायात में स्थिरता के कारणों को भी बताया जाए। | आईओटी टैंक फॉर्मों द्वारा ले जा रहा था। 'सीना' रिफाइनरी के शुरू होने के बाद इस प्रणाली की आवश्यकता नहीं पड़ी। रिलायन्स ने एचएसडी का आयात रोक दिया है। इन सभी कारकों के कारण एचएसडी का यातायात वर्ष 2011-12 में 3.85 एमएमटी और वर्ष 2012-13 में 3.74 एमएमटी तक कम हुआ है। इसलिए उपर्युक्त अनुमानित थ्रूपुट को ध्यान में रखते हुए, एचएसडी के लिए 4.00 एमएमटी तर्कसंगत है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---|---|--------------------------|------|-----------------------------------|----|---------|-------|----|---------|-------|----|---------|-----|----------|------|----------------------|--------------------------|----|--------------------|--------|-------|----|--------------------|--------|-------|----|--------------------|--------|-------|----|--------------------|-------|-------|
| (iv) | प्रत्याशित किसी बढ़ोतरी के बिना विचाराधीन सभी वर्षों अर्थात् 2013-14 से लेकर 2015-16 तक के लिए प्रत्येक वर्ष 7500 मीट्रिक टन पर जाइलीन के यातायात के अनुमान का कारण बताया जाए। | जाइलीन का अधिकांशतः आयात किया जाता है, इसलिए केवल विदेशी यातायात का अनुमान लगाया गया है। पिछले 3 वर्षों में जेटी में संचालित की गई जाइलीन इस प्रकार है: <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>वर्ष</th><th>संचालित किया गया वास्तविक यातायात</th></tr><tr><td>1.</td><td>2010-11</td><td>5,520</td></tr><tr><td>2.</td><td>2011-12</td><td>7,396</td></tr><tr><td>3.</td><td>2012-13</td><td>985</td></tr></table> ऊपर दिए गए विवरण से यह प्रतीत होता है कि जाइलीन के लिए पिछले तीन वर्षों में संचालित की गई अधिकतम मात्रा 7396 एमटी है। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2012-13 में संचालित की गई जाइलीन की वास्तविक मात्रा घटकर केवल 985 मीट्रिक टन तक हुई है। इसलिए, जाइलीन के लिए 7500 एमटी में वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अनुमानित यातायात तर्कसंगत है। <p>पिछले वित्त वर्षों में भट्टी तेल का यातायात निम्नलिखितानुसार है:-</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>वर्ष</th><th>संचालित की गई मात्रा</th><th>कुल क्षमता के उपयोग का %</th></tr><tr><td>1.</td><td>2010-11 (वास्तविक)</td><td>608570</td><td>9.23%</td></tr><tr><td>2.</td><td>2011-12 (वास्तविक)</td><td>146318</td><td>2.25%</td></tr><tr><td>3.</td><td>2012-13 (अनुमानित)</td><td>120200</td><td>2.35%</td></tr><tr><td>4.</td><td>2012-13 (वास्तविक)</td><td>42090</td><td>0.74%</td></tr></table> वित्त वर्ष 2012-13 में, जेटी में भट्टी तेल का केवल 42090 एमटी यातायात संचालित किया गया है, जबकि बीपीसीएल ने 120200 एमटी यातायात का अनुमान लगाया है। भट्टी तेल का यातायात प्रतिवर्ष कम हो रहा है। यातायात में कमी के लिए मुख्य कारण जेएनपीटी में बंकरिंग से संबंधित गतिविधि में गिरावट आना है। इसके अतिरिक्त, पावर कंपनियाँ भी भट्टी तेल के बजाए गैस आधारित पावर संयंत्र में शिफ्ट हो गई हैं। अतः वर्ष 2010-11 के वास्तविक की तुलना में वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के दौरान तटीय जलपोतों द्वारा संचालित किए गए भट्टी तेल के यातायात में अत्यधिक कमी आई है, जो कि तर्कसंगत है। | क्र. सं. | वर्ष | संचालित किया गया वास्तविक यातायात | 1. | 2010-11 | 5,520 | 2. | 2011-12 | 7,396 | 3. | 2012-13 | 985 | क्र. सं. | वर्ष | संचालित की गई मात्रा | कुल क्षमता के उपयोग का % | 1. | 2010-11 (वास्तविक) | 608570 | 9.23% | 2. | 2011-12 (वास्तविक) | 146318 | 2.25% | 3. | 2012-13 (अनुमानित) | 120200 | 2.35% | 4. | 2012-13 (वास्तविक) | 42090 | 0.74% |
| क्र. सं. | वर्ष | संचालित किया गया वास्तविक यातायात | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | 2010-11 | 5,520 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | 2011-12 | 7,396 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | 2012-13 | 985 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| क्र. सं. | वर्ष | संचालित की गई मात्रा | कुल क्षमता के उपयोग का % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | 2010-11 (वास्तविक) | 608570 | 9.23% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | 2011-12 (वास्तविक) | 146318 | 2.25% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | 2012-13 (अनुमानित) | 120200 | 2.35% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | 2012-13 (वास्तविक) | 42090 | 0.74% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (v) | वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक की तुलना में वर्ष 2012-13 से लेकर 2015-16 तक के दौरान तटीय जलपोतों द्वारा संचालित किए गए भट्टी तेल के यातायात (लगभग 70%) में अत्यधिक कमी के अनुमान का कारण स्पष्ट किया जाए। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (vi) | वर्ष 2011-12 के वास्तविक की तुलना में वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के दौरान तटीय जलपोतों द्वारा संचालित किए गए एएफएस के यातायात में लगभग 12% की कमी के अनुमान का कारण बताया जाए। वर्ष 2014-15 एवं 2015-16 के दौरान यातायात में किसी बढ़ोतरी के न होने के अनुमान का कारण बताया जाए। | वर्ष 2012-13 में, एएफएस के यातायात में पिछले वर्षों की तुलना में कमी आई है। पोली प्रोपलीन, जो यार्न में इस्तेमाल किया जाता है, को निकालने के लिए एएफएस भारत में आयात किया जाता है। तथापि, उपयोगकर्ता पॉली, प्रोपलीन निकालने के लिए अब अन्य एवजी का इस्तेमाल कर रहा है। इसलिए एएफएस की मांग कम हो गई है। इस घटक के कारण, वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान यातायात में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया गया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (vii) | वर्ष 2014-15 से 2015-16 तक के दौरान तटीय जलपोतों द्वारा संचालित भट्टी तेल के यातायात में किसी वृद्धि न होने के अनुमान का कारण बताया जाए। | उपर्युक्त मुद्दा सं. V में दिए गए कारणों से बीपीसीएल ने वर्ष 2014-15 से 2015-16 तक के दौरान यातायात में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (viii) | तटीय जलयानों द्वारा संचालित किए जाने के लिए एएचई, मोटर स्प्रिट, नेथा के संबंध में किसी यातायात का पूर्वानुमान न होने के कारण बताया जाएँ। | भारत में रिफाइनिंग क्षमता में वृद्धि होने के कारण आजकल पेट्रोलियम उत्पाद बहुत कम आयात किए जाते हैं। मोटर स्प्रिट, एएचई, और नेथा की स्वदेश में ही उपलब्धता बढ़ गई है। अतः तटीय कार्गो के संचालन का अनुमान नहीं लगाया गया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ix) | वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के दौरान तटीय जलपोतों के द्वारा संचालित एलपीजी का यातायात निर्धारण करने का आधार बताया जाए। | भारत में एलपीजी की मांग एवं सप्लाई में बहुत बड़ा अन्तर है। सरकारी नीति में यह सलाह दी गई है कि भारत में नई ग्रामीण वितरण प्रणाली खोली जाए। उपर्युक्त के लिए एलपीजी की आवश्यकता के आधार पर, एलपीजी के यातायात का अनुमान लगाया गया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (x) | विदेश जाने वाले जलपोतों द्वारा संचालित किए जाने वाले भट्टी तेल और एचएसडी के संबंध में किसी यातायात का अनुमान न लगाने के कारण बताया जाएँ। | एचएसडी और भट्टी तेल का कोई निर्यात नहीं हुआ है, क्योंकि भारतीय बाजार में ही एचएसडी की मांग अधिक है और भट्टी तेल की गुणवत्ता भारत में अच्छी नहीं है। इसलिए, बीपीसीएल ने विदेश जाने वाले जलपोतों के लिए एचएसडी और भट्टी तेल के किसी यातायात का अनुमान नहीं लगाया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xi) | यद्यपि, विदेशी जलपोतों के द्वारा संचालित आधारमूलक तेल के यातायात में वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 के दौरान लगभग 12% तक की वृद्धि हुई है तो भी 2012-13 से 2015-16 तक के लिए बीपीसीएल | वर्ष 2010-11 और 2012-13 की तुलना में वर्ष 2012-13 में आधारमूलक तेल के संबंध में संचालित वास्तविक यातायात में कमी आई है। यह कमी बाजार की वर्तमान स्थिति और बाजार में प्रतियोगिता में वृद्धि के कारण है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | द्वारा प्रस्तुत विदेश जाने वाले जलपोतों द्वारा संचालित आधारमूलक तेल के यातायात अनुमान, वर्ष 2011-12 की तुलना में लगभग 12% की कमी दर्शाता है, बीपीसीएल को विदेश जाने वाले जलपोतों द्वारा संचालित आधारमूलक तेल के यातायात में गिरावट के अनुमान का कारण बताया जाए। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|---|--|--------------------------|------|----------------|--------------------------|----|-----------------------|--------|-------|----|-----------------------|-------|------|----|-----------------------|-------|-------|----|-----------------------|-------|-------|
| (xii) | वर्ष 2014-15 की तुलना में वर्ष 2015-16 के दौरान विदेशी जलपोतों के द्वारा संचालित कौस्टिक सोडा, नैफ्था, एसेटिक एसिड, सीबीएफएस, कच्चा ग्लाइकोल, खाद्य तेल, एमईजी, मोलासेस, स्टाइन मोनामार, लैब, बूटाइल, एकीलेट, बी श्रेणी के रसायन के संबंध में यातायात में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं किया है। बीपीसीएल को वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान ठहरे यातायात के अनुमान का कारण बताना है। | बीपीसीएल ने पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2013-14 और 2014-15 में इन सभी उत्पादों के यातायात में वृद्धि की है। यह वृद्धि इस उत्पाद के वर्तमान प्रवृत्ति पर आधारित है। तथापि, इन उत्पादों का यातायात विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है। इन कारकों में से कुछ कारक जैसे सरकारी नीति, डॉलर/रुपए का मूल्य आदि ऐसे हैं, जो बीपीसीएल के नियंत्रण से भी बाहर हैं। अतः तार्किक दृष्टि से इन उत्पादों के लिए उसी यातायात का अनुमान लगाया गया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xiii) | वर्ष 2013-14 की तुलना में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान विदेशी जलपोतों द्वारा संचालित खाद्य तेल, स्टाइन मोनोमार और मोलसेस के यातायात में कमी का अनुमान लगाने का कारण बताएं। | वर्ष 2013-14 की तुलना में वर्ष 2014-15 के दौरान विदेशी जलपोतों द्वारा संचालित खाद्य तेल, एसएम ओर मोलेसेस के यातायात में थोड़ी सी कमी का अनुमान लगाया गया है। गुजरात में रिफाइनिंग/प्रोसेसिंग की सुविधाएं उपलब्ध होने के कारण कांडला में खाद्य तेल के आयात को संचालित किए जाने की संभावना है। बीपीसीएल ने एसएम और मोलेसेस के लिए वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात की तुलना में वास्तविक यातायात बहुत कम संचालित किया है। इसलिए वर्ष 2014-15 और 2015-16 में इन उत्पादों के लिए यातायात अनुमान औचित्यपूर्ण है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xiv) | वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक की तुलना में वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के दौरान विदेश जाने वाले जलपोतों के द्वारा संचालित मोलेसेस के यातायात (लगभग 70%) में अत्यधिक कमी के अनुमान करने के कारण बताएं। | <p>पिछले वित्त वर्षों में मोलेसेस का यातायात निम्नलिखितानुसार है:-</p> <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>वर्ष</th><th>संचालित मात्रा</th><th>कुल क्षमता के उपयोग का %</th></tr><tr><td>1.</td><td>2010-11 (वास्तविक)</td><td>233412</td><td>3.54%</td></tr><tr><td>2.</td><td>2011-12 (वास्तविक)</td><td>83985</td><td>1.29</td></tr><tr><td>3.</td><td>2012-13 (अनुमानित)</td><td>80200</td><td>1.02%</td></tr><tr><td>4.</td><td>2012-13 (वास्तविक)</td><td>58168</td><td>1.01%</td></tr></table> <p>वर्ष 2012-13 में जेटी ने मोलेसेस का केवल 58168 मीट्रिक टन यातायात का संचालन किया है, जबकि बीपीसीएल ने 80200 मीट्रिक टन यातायात का अनुमान लगाया है। मोलेसेस का यातायात प्रत्येक वर्ष कम होता जा रहा है। इसलिए वर्ष 2010-11 के लिए 'वास्तविक' की तुलना में वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के दौरान विदेश जाने वाले जलपोतों द्वारा संचालित मोलेसेस के यातायात में अत्यधिक कमी तर्कसंगत है।</p> | क्र. सं. | वर्ष | संचालित मात्रा | कुल क्षमता के उपयोग का % | 1. | 2010-11 (वास्तविक) | 233412 | 3.54% | 2. | 2011-12 (वास्तविक) | 83985 | 1.29 | 3. | 2012-13 (अनुमानित) | 80200 | 1.02% | 4. | 2012-13 (वास्तविक) | 58168 | 1.01% |
| क्र. सं. | वर्ष | संचालित मात्रा | कुल क्षमता के उपयोग का % | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | 2010-11 (वास्तविक) | 233412 | 3.54% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | 2011-12 (वास्तविक) | 83985 | 1.29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | 2012-13 (अनुमानित) | 80200 | 1.02% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | 2012-13 (वास्तविक) | 58168 | 1.01% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xv) | वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक की तुलना में वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के दौरान विदेश जाने वाले जलपोतों के द्वारा संचालित एमईजी ओएलएबी के यातायात में कमी के अनुमान का कारण बताएं। | संचालित किए गए एमईजी और एलएबी के यातायात के वर्तमान रूख के आधार पर, विदेश जाने वाले जलपोत के द्वारा एमईजी और एलएबी के यातायात में वर्ष 2012-13 से 2015 तक के दौरान कमी का अनुमान है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xvi) | लोडिंग आर्म, पाइपलाइन का प्रयोग, हार्ड पिग की सप्लाय, कम्प्रेसर का उपयोग, वेपोराइजर का उपयोग, विदेश जाने वाले और तटीय जलपोतों को जल की आपूर्ति, घाट शुल्क का प्रबंधन, बंकरिंग आदि जैसी सेवाएं उपलब्ध कराने के संबंध में बीपीसीएल ने वर्ष 2012-13 से 2015-16 के लिए पिछले दो वर्षों का औसत लेकर किसी विशिष्ट वर्ष के लिए उदाहरण देकर अनुमान लगाया है। इससे वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के दौरान बहुत से उदाहरणों में कमी का अनुमान लगाया गया है। पिछले दो वर्षों का औसत लेने के पीछे का तर्क प्रस्तुत करें। | लोडिंग आर्म, पाइपलाइन का प्रयोग, हार्ड पिग की सप्लाय, कम्प्रेसर का उपयोग, वेपोराइजर का उपयोग, विदेश जाने वाले और तटीय जलपोतों को जल की आपूर्ति, घाट शुल्क का प्रबंधन, बंकरिंग आदि जैसी सेवाएं प्रदान कराने के लिए प्राप्त आय को पिछले दो वर्ष के औसत के आधार पर लिया गया है। इस संबंध में यह बताया जाता है कि इन उपर्युक्त सेवाओं का अनुमान लगाना बहुत जटिल है। ऐसे बहुत से कारक हैं जो बहुत से ऐसे उदाहरणों को प्रभावित करते हैं जिन में यह सेवा उपलब्ध कराई जानी है। बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अनुमान लगाने हेतु पिछले दो वर्ष के उदाहरणों का औसत लिया है। इन वर्षों में, अनुमानित यातायात समान श्रेणी में है। इसलिए दो वर्ष का औसत परिणामों को भ्रम में नहीं डालेगा। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xvii) | जेएनपीटी ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए 7.19 एमएमटीपीए, 7.27 एमएमटीपीए और 7.34 एमएमटीपीए पर बीपीसीएल के अनुमानित यातायात का उल्लेख किया है जबकि बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए 5.75 एमएमटीपीए, 5.76 एमएमटीपीए और 5.80 एमएमटीपीए पर कम स्तर पर अपने यातायात को अनुमानित किया है। बीपीसीएल स्थिति स्पष्ट करें। | जेएनपीटी ने अपने सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में बीपीसीएल के अनुमानित यातायात को वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए क्रमशः 7.19 एमएमटीपीए, 7.27 एमएमटीपीए और 7.34 एमएमटीपीए पर दर्शाया है। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि जेएनपीटी ने इस अनुमान के लिए बीपीसीएल से परामर्श नहीं किया है। इसके अलावा, जैसा कि ऊपर बताया गया है, बीपीसीएल ने कुछ वैज्ञानिक अनुमानों के आधार पर यातायात का अनुमान लगाया है। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2012-13 में बीपीसीएल द्वारा संचालित वास्तविक यातायात भी अनुमान के क्षेत्र के अन्तर्गत है। थ्रूपुट के संबंध में जेएनपीटी का अनुमान वास्तविक नहीं है, जब तक कि क्षमता के निर्माण के लिए नया निवेश जेटी में नहीं किया जाता। जेएनपीटी ने भी अपनी शेलो बर्थ पर लिक्विड कार्गो को संचालित करने की योजना बनाई है जिसे उनके अनुमानित थ्रूपुट में जोड़ा जा सकता है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 3. | प्रचालन व्यय | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|--|---|----------------------------------|------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|---------------------|-------------------|-------|-------|---------------|----------|----------|----------|------|--------|--------|---------|-------------------|----------|----------|----------|-------------|----------|----------|----------|-----------|---------|---------|---------|---------------|-------|-------|-------|------------------------------|-------|-------|-------|--------|---------|---------|---------|---------------------|----------|----------|----------|--------------|----------|----------|----------|-------------|---------|---------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|---------------------|---------|---------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|
| (i) | जैसी कि प्रत्येक वर्ष हमारे द्वारा कार्य-प्रणाली अपनाई जाती है, हम वृद्धि के कारक को यथासमय, लागत विवरण में वर्ष 2013-14 में निपटाए जाने वाले मामलों के संबंध में बताने के लिए व्यय के अनुमान के लिए विचार करेंगे। बीपीसीएल को उक्त वृद्धि के कारक को, जो हमारे द्वारा सूचित किया जाएगा, ध्यान में रखते हुए और अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2012-13 के लिए 'वास्तविक' को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए व्यय को अनुमानित करना है। | बीपीसीएल ने लागत विवरण में व्यय के लिए वृद्धि के कारक को 7.50% प्रतिवर्ष के आधार पर लिया है। प्रस्तुत दिनांक 27.06.2013 के पत्र सं. टीएमपी/27/2005-विविध के द्वारा टीएमपी से प्राप्त सूचना के अनुसार व्यय के लिए वृद्धि के कारक के रूप में 7% प्रतिवर्ष के रूप में लेकर संशोधित लागत विवरण तैयार किया गया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii) | बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत फार्म-3बी अपूर्ण है। बीपीसीएल ने अपेक्षित सूचना प्रस्तुत नहीं की है, जैसी कि फार्म-3बी में मांगी गई थी। बीपीसीएल को अपेक्षित सभी ब्यौरे के साथ फार्म-3 बी पूरी तरह भरकर प्रस्तुत करना है। | बीपीसीएल ने अनुमानित व्यय से संबंधित निम्नलिखित विवरण प्रस्तुत किया है: (राशि रु. में) <table><tr><th>आय एवं व्यय लेखा के अनुसार आबंटन</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>संचार व्यय</td><td>63233</td><td>67659</td><td>72395</td></tr><tr><td>कर्मचारी लागत</td><td>13382394</td><td>14319161</td><td>15321503</td></tr><tr><td>बीमा</td><td>877126</td><td>938525</td><td>1004222</td></tr><tr><td>जेटी प्रचालन लागत</td><td>14736332</td><td>15767876</td><td>16871627</td></tr><tr><td>एमजीटी व्यय</td><td>26215036</td><td>26215036</td><td>26215036</td></tr><tr><td>अन्य व्यय</td><td>5886581</td><td>6196583</td><td>6523183</td></tr><tr><td>डाक टिकट व्यय</td><td>12633</td><td>13517</td><td>14463</td></tr><tr><td>मुद्रण एवं लेखन सामग्री व्यय</td><td>77250</td><td>82658</td><td>88444</td></tr><tr><td>किराया</td><td>3019369</td><td>3170338</td><td>3328855</td></tr><tr><td>मरम्मत एवं अनुरक्षण</td><td>13396140</td><td>16333870</td><td>19477241</td></tr><tr><td>सुरक्षा व्यय</td><td>17293145</td><td>18503666</td><td>19798922</td></tr><tr><td>यात्रा व्यय</td><td>2519038</td><td>2695370</td><td>2884046</td></tr><tr><td>मूल्यहास</td><td>126522165</td><td>130179665</td><td>133409665</td></tr><tr><td>रॉयल्टी</td><td>111377251</td><td>110935820</td><td>111943940</td></tr><tr><td>जल एवं बिजली प्रभार</td><td>8194362</td><td>8767968</td><td>9381726</td></tr><tr><td>कुल जोड़</td><td>343572055</td><td>354187710</td><td>366335266</td></tr></table> | आय एवं व्यय लेखा के अनुसार आबंटन | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | संचार व्यय | 63233 | 67659 | 72395 | कर्मचारी लागत | 13382394 | 14319161 | 15321503 | बीमा | 877126 | 938525 | 1004222 | जेटी प्रचालन लागत | 14736332 | 15767876 | 16871627 | एमजीटी व्यय | 26215036 | 26215036 | 26215036 | अन्य व्यय | 5886581 | 6196583 | 6523183 | डाक टिकट व्यय | 12633 | 13517 | 14463 | मुद्रण एवं लेखन सामग्री व्यय | 77250 | 82658 | 88444 | किराया | 3019369 | 3170338 | 3328855 | मरम्मत एवं अनुरक्षण | 13396140 | 16333870 | 19477241 | सुरक्षा व्यय | 17293145 | 18503666 | 19798922 | यात्रा व्यय | 2519038 | 2695370 | 2884046 | मूल्यहास | 126522165 | 130179665 | 133409665 | रॉयल्टी | 111377251 | 110935820 | 111943940 | जल एवं बिजली प्रभार | 8194362 | 8767968 | 9381726 | कुल जोड़ | 343572055 | 354187710 | 366335266 |
| आय एवं व्यय लेखा के अनुसार आबंटन | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| संचार व्यय | 63233 | 67659 | 72395 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| कर्मचारी लागत | 13382394 | 14319161 | 15321503 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| बीमा | 877126 | 938525 | 1004222 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| जेटी प्रचालन लागत | 14736332 | 15767876 | 16871627 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| एमजीटी व्यय | 26215036 | 26215036 | 26215036 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| अन्य व्यय | 5886581 | 6196583 | 6523183 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| डाक टिकट व्यय | 12633 | 13517 | 14463 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| मुद्रण एवं लेखन सामग्री व्यय | 77250 | 82658 | 88444 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| किराया | 3019369 | 3170338 | 3328855 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| मरम्मत एवं अनुरक्षण | 13396140 | 16333870 | 19477241 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| सुरक्षा व्यय | 17293145 | 18503666 | 19798922 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| यात्रा व्यय | 2519038 | 2695370 | 2884046 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| मूल्यहास | 126522165 | 130179665 | 133409665 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| रॉयल्टी | 111377251 | 110935820 | 111943940 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| जल एवं बिजली प्रभार | 8194362 | 8767968 | 9381726 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| कुल जोड़ | 343572055 | 354187710 | 366335266 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iii) | बीपीसीएल वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अनुमानित व्यय अर्थात् प्रचालन एवं प्रत्यक्ष मजदूर, मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत, बीमा, अन्य व्यय, प्रबंधन एवं प्रशासन ऊपरि शीर्ष तथा सामान्य ऊपरि शीर्ष के संबंध में विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत करे। | बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अनुमानित व्यय से संबंधित विभिन्न शीर्षों के अन्तर्गत व्यय दर्शाने वाला विवरण प्रस्तुत किया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iv) | वर्ष 2013-14 से 2014-15 तक के दौरान मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के अनुमान में 20%-22% की सीमा में वृद्धि के कारक को लागू करना तर्कसंगत बनाया जाए। | जेटी काफी समय पहले वर्ष 2002 में चालू हो गई थी। उपकरणों के पुराने होने के कारण उसमें मरम्मत की निरन्तर आवश्यकता पड़ती है। वातावरण के क्षयकारी प्रकृति के कारण, धिसे-पिटे पुर्जों और धातु को जंग लगने से उनके अनुरक्षण में वृद्धि होती है। वर्ष 2010-11 (वास्तविक) की तुलना में वर्ष 2011-12 (वास्तविक) में मरम्मत की लागत में वृद्धि भी लगभग 25% है। इसके अतिरिक्त वर्ष 2012-13 में भी मरम्मत एवं अनुरक्षण की लागत में पर्याप्त वृद्धि हुई है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (v) | वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के दौरान बीमा से संबंधित व्यय में कमी का कारण स्पष्ट करें। | वर्ष 2011-12 में, बीमा लागत, बीमा कम्पनी से प्राप्त निवल दावे थे। बीपीसीएल ने अनुमानित बीमा लागत परिकलित करने के लिए इस आंकड़े पर वृद्धि के कारक को लागू किया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (vi) | बीपीसीएल लागत विवरण में 'अन्य व्यय' के व्यय शीर्ष के अन्तर्गत आने वाली मदों की सूची बनाए। | बीपीसीएल ने उक्त मुद्दे (iii) के उत्तर देते समय मदों की सूची बनाई है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (vii) | बीपीसीएल कार्यों के साथ विभिन्न कार्यकलापों और उप-कार्यकलापों के लिए 'प्रचालन व्यय', 'मूल्यहास' तथा 'ऊपरिशीर्ष' के शीर्ष के अन्तर्गत आने वाले सभी व्यय के आबंटन के लिए आधार प्रस्तुत करें। | बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 के लिए विभिन्न कार्यकलापों के 'प्रचालन व्यय', 'मूल्यहास' और 'ऊपरिशीर्ष' शीर्ष के अन्तर्गत आने वाले सभी व्यय के आबंटन के लिए आधार की कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है। उन्होंने उसे 2010-11 से 2015-16 तक सभी वर्षों में लिया है। बीपीसीएल ने कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है जिसमें प्रत्येक कार्यकलाप के लिए दिए गए व्यय की प्रतिशतता समाहित है। विभिन्न कार्यकलापों में व्यय के वितरण दर्शाने वाला विवरण : वर्ष 2013-14 <table><tr><th>व्यय का शीर्ष</th><th>प्रबंधन सुविधा एवं घाट शुल्क</th><th>लोडिंग आर्म व घाट शुल्क प्रबंधन</th><th>पाइप लाइन कम्प्रेसर और वेपोराइसर</th><th>जल बंकरिंग एवं अन्य</th></tr><tr><td>प्रत्यक्ष प्रचालन</td><td>80%</td><td>10%</td><td>5%</td><td>5%</td></tr></table> | व्यय का शीर्ष | प्रबंधन सुविधा एवं घाट शुल्क | लोडिंग आर्म व घाट शुल्क प्रबंधन | पाइप लाइन कम्प्रेसर और वेपोराइसर | जल बंकरिंग एवं अन्य | प्रत्यक्ष प्रचालन | 80% | 10% | 5% | 5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| व्यय का शीर्ष | प्रबंधन सुविधा एवं घाट शुल्क | लोडिंग आर्म व घाट शुल्क प्रबंधन | पाइप लाइन कम्प्रेसर और वेपोराइसर | जल बंकरिंग एवं अन्य | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| प्रत्यक्ष प्रचालन | 80% | 10% | 5% | 5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------------|---|--|---------|---------|------|--|-----------------|------|-------------------|------|----|----|-------|--|------|-----|-----|-----|------|---------|----------------------------|---------|---------|-----|------------|----|-------------------|-----|-----|-----|-----------------|---|---------------------|----|-----|-----|-------------|---|---------|------|-----|------|-----------|----|---|---|---|----|---------------|---|----|---|---|----|-------------|---|---|---|---|----|------------|---|----|--|--|----|----------|----|----|---|---|----|-----------|-----|-----|--|--|-----|-------------|----|----|---|---|----|-----------|---|----|---|---|----|------------------|---|----|---|---|----|---------|---|----|---|---|----|---------------------|---|---|-----|---|-----|------------|---|----|----|---|-----|-----------------|---|---|---|----|----|-----------------------|--|--|----|----|-----|------|-----|------|-----|-----|------|
| | | <table><tr><td>व्यय</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>सामान्य ऊपरिशीर्ष</td><td>100%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td></td></tr><tr><td>बीमा</td><td>60%</td><td>20%</td><td>10%</td><td>10%</td><td></td></tr><tr><td>प्रबंधन एवं प्रशासनिक लागत</td><td>100%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td></td></tr><tr><td>अन्य प्रचालन व्यय</td><td>60%</td><td>20%</td><td>10%</td><td>10%</td><td></td></tr><tr><td>मरम्मत एवं अनुरक्षण</td><td>0%</td><td>50%</td><td>30%</td><td>20%</td><td></td></tr><tr><td>रॉयल्टी</td><td>100%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td></td></tr></table> | व्यय | | | | | | सामान्य ऊपरिशीर्ष | 100% | 0% | 0% | 0% | | बीमा | 60% | 20% | 10% | 10% | | प्रबंधन एवं प्रशासनिक लागत | 100% | 0% | 0% | 0% | | अन्य प्रचालन व्यय | 60% | 20% | 10% | 10% | | मरम्मत एवं अनुरक्षण | 0% | 50% | 30% | 20% | | रॉयल्टी | 100% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| व्यय | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| सामान्य ऊपरिशीर्ष | 100% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| बीमा | 60% | 20% | 10% | 10% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| प्रबंधन एवं प्रशासनिक लागत | 100% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| अन्य प्रचालन व्यय | 60% | 20% | 10% | 10% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| मरम्मत एवं अनुरक्षण | 0% | 50% | 30% | 20% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| रॉयल्टी | 100% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (viii) | बीपीसीएल इस बात की पुष्टि करे कि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.7.1 के अनुसार वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए मूल्यहास परिकलित किया गया है। बीपीसीएल, कम्पनी अधिनियम के अनुसार आस्तियों का ब्यौरा, मूल्यहास की दर, अपनाई गई विधि और अपनाए गए आयु-चक्र मानदण्ड दर्शाते हुए, वर्ष 2010-11 से 2015-16 तक के लिए मूल्यहास लागत के लिए एक विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत करे। | बीपीसीएल ने प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.7.1 के अनुसार, तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 तक के लिए मूल्यहास परिकलित किया है। कार्यप्रणाली प्रस्तुत कर दी गई है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | नियोजित पूंजी | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | स्थिर आस्तियाँ: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) | बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत फार्म-4 बी में सकल ब्लॉक में अभिवृद्धि का ब्यौरा फार्म-4 ए में दर्शाए गए अभिवृद्धि के साथ अनुरूप नहीं पाया गया है। फार्म-4ए में वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के लिए सकल ब्लॉक में अभिवृद्धि कमशः 223 लाख रु., 1233 लाख रु., 770 लाख रु., और 680 लाख रु., पर अनुमानित किया गया है। तथापि, बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत फार्म-4 बी में अभिवृद्धि को वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक के लिए कमशः 600 लाख रु., 1550 लाख रु., 250 लाख रु. अनुमानित किया गया है। वास्तव में, वर्ष 2015-16 के दौरान प्रस्तावित अभिवृद्धि के संबंध में कोई ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया गया है। बीपीसीएल फार्म-4बी में ब्यौरा प्रस्तुत करे ताकि फार्म-4 क में दर्शाई गई अभिवृद्धि के साथ सह संबंध स्थापित किया जा सके। | वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के लिए सकल ब्लॉक में प्रस्तावित अभिवृद्धि ₹223 लाख, ₹1233 लाख, ₹770 लाख तथा ₹680 लाख है। प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में, फार्म-4बी में लिखा गया वित्त वर्ष वह वर्ष है जिसमें परियोजना प्रारंभ होगी। फार्म-4 बी वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के लिए प्रस्तावित केपेक्स के अनुरूप है। बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत प्रस्तावित पूंजीगत व्यय निम्नलिखितानुसार है:- प्रस्तावित पूंजीगत व्यय का विरण (लाख रु. में) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <table><tr><td>अतिरिक्त ब्यौरे</td><td colspan="5">वर्ष</td></tr><tr><td>ब्लॉक</td><td colspan="5"></td></tr><tr><td>पीएम</td><td>2012-13</td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td><td>कुल</td></tr><tr><td>फ्रेन्डर्स</td><td>25</td><td>45</td><td>45</td><td>35</td><td>150</td></tr><tr><td>जेटी मरम्मत भवन</td><td>0</td><td>400</td><td>0</td><td>0</td><td>400</td></tr><tr><td>लोडिंग आर्म</td><td>0</td><td>50</td><td>500</td><td>500</td><td>1050</td></tr><tr><td>कम्प्रेसर</td><td>58</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>58</td></tr><tr><td>बंकरिंग पी/एल</td><td>0</td><td>60</td><td>0</td><td>0</td><td>60</td></tr><tr><td>सेफ्टी टैंक</td><td>5</td><td>6</td><td>0</td><td>0</td><td>11</td></tr><tr><td>जल संरक्षण</td><td>0</td><td>55</td><td></td><td></td><td>55</td></tr><tr><td>ओडब्लूएस</td><td>20</td><td>55</td><td>0</td><td>0</td><td>75</td></tr><tr><td>ऑयल स्पिल</td><td>100</td><td>400</td><td></td><td></td><td>500</td></tr><tr><td>पी/एल बदलाव</td><td>10</td><td>30</td><td>0</td><td>0</td><td>40</td></tr><tr><td>अंतर्पाशन</td><td>0</td><td>22</td><td>0</td><td>0</td><td>22</td></tr><tr><td>नाइट्रोजन सुविधा</td><td>5</td><td>20</td><td>0</td><td>0</td><td>25</td></tr><tr><td>ओआरएमएच</td><td>0</td><td>40</td><td>0</td><td>0</td><td>40</td></tr><tr><td>रिवैमपिंग बिजली एवज</td><td>0</td><td>0</td><td>100</td><td>0</td><td>100</td></tr><tr><td>प्लेटफार्म</td><td>0</td><td>50</td><td>50</td><td>0</td><td>100</td></tr><tr><td>मास फ्ल्यू मीटर</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>70</td><td>70</td></tr><tr><td>यातायात एक्च्यूरैटर्स</td><td></td><td></td><td>75</td><td>75</td><td>150</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>223</td><td>1233</td><td>770</td><td>680</td><td>2906</td></tr></table> | | | | | अतिरिक्त ब्यौरे | वर्ष | | | | | ब्लॉक | | | | | | पीएम | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | कुल | फ्रेन्डर्स | 25 | 45 | 45 | 35 | 150 | जेटी मरम्मत भवन | 0 | 400 | 0 | 0 | 400 | लोडिंग आर्म | 0 | 50 | 500 | 500 | 1050 | कम्प्रेसर | 58 | 0 | 0 | 0 | 58 | बंकरिंग पी/एल | 0 | 60 | 0 | 0 | 60 | सेफ्टी टैंक | 5 | 6 | 0 | 0 | 11 | जल संरक्षण | 0 | 55 | | | 55 | ओडब्लूएस | 20 | 55 | 0 | 0 | 75 | ऑयल स्पिल | 100 | 400 | | | 500 | पी/एल बदलाव | 10 | 30 | 0 | 0 | 40 | अंतर्पाशन | 0 | 22 | 0 | 0 | 22 | नाइट्रोजन सुविधा | 5 | 20 | 0 | 0 | 25 | ओआरएमएच | 0 | 40 | 0 | 0 | 40 | रिवैमपिंग बिजली एवज | 0 | 0 | 100 | 0 | 100 | प्लेटफार्म | 0 | 50 | 50 | 0 | 100 | मास फ्ल्यू मीटर | 0 | 0 | 0 | 70 | 70 | यातायात एक्च्यूरैटर्स | | | 75 | 75 | 150 | जोड़ | 223 | 1233 | 770 | 680 | 2906 |
| अतिरिक्त ब्यौरे | वर्ष | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ब्लॉक | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| पीएम | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | कुल | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| फ्रेन्डर्स | 25 | 45 | 45 | 35 | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| जेटी मरम्मत भवन | 0 | 400 | 0 | 0 | 400 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| लोडिंग आर्म | 0 | 50 | 500 | 500 | 1050 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| कम्प्रेसर | 58 | 0 | 0 | 0 | 58 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| बंकरिंग पी/एल | 0 | 60 | 0 | 0 | 60 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| सेफ्टी टैंक | 5 | 6 | 0 | 0 | 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| जल संरक्षण | 0 | 55 | | | 55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ओडब्लूएस | 20 | 55 | 0 | 0 | 75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ऑयल स्पिल | 100 | 400 | | | 500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| पी/एल बदलाव | 10 | 30 | 0 | 0 | 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| अंतर्पाशन | 0 | 22 | 0 | 0 | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| नाइट्रोजन सुविधा | 5 | 20 | 0 | 0 | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ओआरएमएच | 0 | 40 | 0 | 0 | 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| रिवैमपिंग बिजली एवज | 0 | 0 | 100 | 0 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| प्लेटफार्म | 0 | 50 | 50 | 0 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| मास फ्ल्यू मीटर | 0 | 0 | 0 | 70 | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| यातायात एक्च्यूरैटर्स | | | 75 | 75 | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| जोड़ | 223 | 1233 | 770 | 680 | 2906 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|-------|--|--|
| (ii) | इसके अतिरिक्त, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के दौरान बीपीसीएल ने उनके द्वारा उन सभी प्रस्तावित अभिवृद्धि को फार्म-4बी में जिसका मूल्य 1 करोड़ से अधिक होता है, कवर किया प्रतीत नहीं होता है। प्रस्तावित सभी निवेशों (1 करोड़ रु. से अधिक होने वाले) के संबंध में और प्रस्तावित निवेशों के लिए औचित्य के साथ-साथ वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए सकल ब्लॉक में अभिवृद्धि के सम्पूर्ण ब्यौरा देने के लिए संबंध में बीपीसीएल फार्म-4 बी प्रस्तुत करे। अतिरिक्त निवेश के प्रभाव का भी उल्लेख किया जाए। | बीपीसीएल ने वर्ष 2012-13 से 2015-16 तक के दौरान प्रस्तावित उन सभी अभिवृद्धि को कवर कर लिया है जिनका मूल्य फार्म 4 बी में 1 करोड़ से अधिक है। |
| (iii) | वर्ष 2013-14 के लिए प्रस्तावित अभिवृद्धि के संबंध में वर्तमान स्थिति प्रस्तुत की जाए। | वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए प्रस्तावित अभिवृद्धि के संबंध में वर्तमान स्थिति निम्नलिखितानुसार है:— (क) जेटी में सभी फेन्डरों को बदलना/मरम्मत करना: मरम्मत/बदलने की प्रक्रिया पहले से ही शुरू की जा चुकी है। इस प्रक्रिया पर 30 लाख रु. पहले से ही खर्च हो गए हैं। (ख) जेटी मरम्मत: प्रक्रिया पहले ही शुरू हो गई है। कार्य आईआईटी, मद्रास को दे दिया गया है। सर्वेक्षण पूरा हो गया है। गैर-विध्वंसक जांच हो गई है और मरम्मत दिसम्बर, 2013 तक होने की संभावना है। (ग) बिजली संबंधी कम्प्रेसरों की कैंबलिंग करने का प्रावधान: उपकरण की स्थापना का कार्य अन्तिम चरणों में है। अगले दो महीने के अन्दर तैयार हो जाएगा। (घ) बंकरिंग पाइपलाइन का बदलाव: बदलाव किए जाने की आवश्यकता है। बीपीसीएल ने पाइपलाइन के अपेक्षित भाग को पहले ही अलग-थलग कर दिया है। (ङ) जेटी में नए ओडब्लूएस का प्रापण: मौजूदा ओडब्लूएस की मरम्मत नहीं हो सकती। नए ओडब्लूएस की खरीद की जानी है। (च) जेटी में पाइपलाइन को बदलना: टेन्डर की प्रक्रिया जारी है। शट-डाउन की अवधि के अनुसार प्रक्रिया 6 महीने के अन्दर पूरी की जा सकती है। (छ) जेटी में नाइट्रोजन सुविधा की रिवैम्पिंग और रिकमीशनिंग: नए भण्डारण टैंक की आवश्यकता है। बीओसी से बातचीत चल रही है। (ज) प्लेटफार्म: निविदा जारी की जा रही है। प्रक्रिया 6 महीने के अन्दर पूरी की जानी है। (झ) एमओवीएस: निविदा जारी की जा रही है। बजट की उपलब्धता शट-डाउन अवधि के अनुसार कार्यनिष्पादित किया जाना है और (ञ) जेटी में एलपीजी के लिए मासफ्लो मीटर का बदलाव: वर्ष 2015-16 में शुरू किया जाना। (ट) जेटी में क्यूआरएमएच का बदलाव: वर्ष 2014-15 में शुरू किया जाना है। (ठ) जेटी में मेरिन लोडिंग आर्म का अन्तर्पाशन: वर्ष 2014-15 में शुरू किया जाना है। (ण) जेटी में सम्पटैंक और पम्प का बदलाव: बीपीसीएल ने पहले से ही पूरी रकम खर्च कर दी है और परिसम्पत्तियों का बदलाव कर दिया है। (ड) जेटी में तेल रिसने को रोकने वाले उपकरण की प्राप्ति: 25 लाख रु. की लागत-खर्च द्वारा उपकरण के पुर्जे पहले से ही प्राप्त कर लिए गए हैं। (ढ) लोडिंग आर्म: अनुरक्षण के कार्यक्रमलाप पूरे वर्षभर किए जा रहे हैं। ओआईएम में मरिन लोडिंग आर्म की रिवैम्पिंग की योजना बनाई गई है। |
| (iv) | वर्ष 2014-15 के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों के संबंध में की गई कार्रवाई की स्थिति से भी अवगत कराएं। | — |
| (v) | यह नोट किया जाए कि केवल पूर्ण एवं चालू की गई परिसंपत्तियों को एकमात्र नियोजित पूंजी के लिए गिना जाना चाहिए। कार्य की प्रगति को लेख में नहीं लिया जाए। इस संबंध में एक पुष्टि प्रस्तुत की जाए। | बीपीसीएल ने केवल पूर्ण एवं चालू की गई परिसंपत्तियों को नियोजित पूंजी के रूप में लेने की पुष्टि की है। |
| (vi) | बीपीसीएल वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक प्रस्तावित परिसंपत्तियों के परिवर्धन के रूप में पूंजीगत परिव्यय को उचित सिद्ध करे। | पूंजीगत परिव्यय के लिए औचित्य, फार्म 4 बी पहले ही बताया जा चुका है और लागत विवरण का केपेक्स प्रस्ताव बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत कर दिया है। |
| (vii) | बीपीसीएल विभिन्न गतिविधियों और कार्यप्रणाली के साथ-साथ उप-गतिविधियों के लिए परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के आबंटन के लिए आधार प्रस्तुत करे। | बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक में प्रस्तावित पूंजीगत व्यय के आबंटन के लिए कार्यप्रणाली प्रस्तुत की है। बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए अंतिम प्रस्ताव के आधार पर मौजूदा ब्लॉक का आबंटन किया गया है। |
| 5. | कार्यशील पूंजी: 2012-13 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए बीपीसीएल किसी कार्यशील पूंजी का अनुमान न लगाने का कारण प्रस्तुत करे। | जेटी के प्रचालन की समीक्षा से पता चलता है कि जेटी को किसी कार्यशील पूंजी की आवश्यकता नहीं है क्योंकि सभी आर्थिक कार्य किसी क्रेडिट अवधि के बिना किए जाते हैं। तदनुसार, बीपीसीएल ने इस सुविधा के लिए 'शून्य' कार्यकारी पूंजी की आवश्यकता का अनुमान लगाया है। |
| 6. | दरों का अनुमान: | |
| (i) | बीपीसीएल में वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए, बीपीसीएल ने दरों के अपने प्रस्तावित मानक तैयार किए हैं। उपयोगकर्ताओं को उपलब्ध कराई जाने वाली अतिरिक्त सेवाएं/प्रस्तावित सुविधाएं और उपयोगकर्ताओं | प्रशुल्क में वृद्धि का उद्देश्य, उपलब्ध कराई जा रही सेवाओं के स्तर को बनाए रखने और उनके रख-रखाव के लिए पर्याप्त अधिशेष उपलब्ध कराना है तथा संरक्षा एवं पर्यावरण संबंधी उपायों में भी सुधार लाना होता है। |

| | | |
|------|--|---|
| | को उत्पादकता में लाए गए सुधारों का लाभ प्रदान करने के लिए इस वृद्धि के औचित्य को सूचीबद्ध करें। | |
| (ii) | बीपीसीएल के वर्तमान एसओआर के 1.2 साधारण निबंधन एवं शर्तों के खण्ड (vi) में निर्धारित पैल ब्याज को भारतीय स्टेट बैंक में इस समय प्रचलित प्राइम लेंडिंग रेट (पीएलआर) के आधार पर अद्यतन किया जाए। | ब्याज की दर 16.50% होगी। पैल ब्याज की दर बीपीसीएल लिक्विड कार्गो जेटी और पोर्ट उपयोगकर्ताओं दोनों पर बराबर लागू होगी। |

9. हमने दिनांक 28 जून, 2013 के पत्र द्वारा जेएनपीटी से भी अनुरोध किया था कि वे बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करें। इसके अलावा जेएनपीटी से कुछ मुद्दों के संबंध में अपनी विशेष टिप्पणियां प्रस्तुत करने का भी अनुरोध किया गया था। अनुस्मारक के बाद, जेएनपीटी ने अपने दिनांक 15 अक्टूबर, 2013 के पत्र द्वारा उत्तर भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दों और जेएनपीटी के उत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

| क्र. सं. | हमारे द्वारा उठाए गए मुद्दे | जेएनपीटी के उत्तर |
|----------|---|--|
| (i) | जेएनपीटी ने अपने फॉर्म-9 में अपने सामान्य संशोधन के प्रस्ताव में वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए क्रमशः 7.19 एमएमटीपीए, 7.27 एमएमटीपीए और 7.34 एमएमटीपीए पर बीपीसीएल का अनुमानित यातायात दिखाया है, जबकि बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए क्रमशः 5.75 एमएमटीपीए, 5.76 एमएमटीपीए और 5.80 एमएमटीपीए पर कम स्तर पर अपने यातायात का अनुमान लगाया है। | बीपीसीएल के यातायात अनुमानों में 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए कारोबार की ताजा प्रवृत्ति के आधार पर संशोधन किया गया था और तदनुसार, जेएनपीटी ने 12 सितम्बर, 2013 को टीएमपी को प्रस्तुत अपने संशोधित प्रस्ताव में बीपीसीएल यातायात को क्रमशः वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए 5.80 एमएम टीपीए, 6.00 एमएमटीपीए और 6.00 एमएमटीपीए पर माना है। बीपीसीएल ने अपने प्रस्ताव में जो यातायात दर्शाया है, वह उसके समान ही है। |
| (ii) | पत्तन की कारोबारी योजना/वार्षिक योजना/पंचवर्षीय योजना के अनुसार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए बीपीसीएल जेटी के यातायात का पूर्वानुमान प्रस्तुत किया जाए। | पत्तन की कारोबारी योजना/वार्षिक योजना/पंचवर्षीय योजना के अनुसार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए बीपीसीएल जेटी के यातायात का पूर्वानुमान क्रमशः वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के लिए 5.80 एमएमटीपीए, 6.00 एमएमटीपीए और 6.00 एमएमटीपीए है। |
| (iii) | वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के दौरान बीपीसीएल द्वारा प्रस्तावित आस्तियों के सकल ब्लॉक में अभिवृद्धि को बताएं। | बीपीसीएल द्वारा प्रस्तावित आस्तियों के सकल ब्लॉक में अभिवृद्धि के कारण बीपीसीएल ने अपने प्रस्ताव में पहले ही बता दिए हैं। जेएनपीटी के पास इस मामले में कोई और टिप्पणियां देने के लिए नहीं हैं। |

10. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 30 अगस्त, 2013 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। बीपीसीएल ने अपने प्रस्ताव की एक पावर प्वाइंट प्रेजेंटेशन तैयार की है। संयुक्त सुनवाई में, बीपीसीएल, जेएनपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं के संगठनों ने अपने कथन प्रस्तुत किए हैं।

11.1 जैसा कि पहले बताया गया है, बीपीसीएल ने, प्रश्नों के उत्तर देते समय, एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। दिनांक 16 अक्टूबर, 2012 के अपने मूल प्रस्ताव और दिनांक 16 सितम्बर, 2013 को अद्यतन किए गए प्रस्ताव में बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए समेकित आय एवं लागत विवरणों में, जैसा कि दर्शाया गया है, प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमानित वित्तीय/लागत की स्थिति के बीच एक तुलनात्मक स्थिति का सार नीचे प्रस्तुत किया गया है:-

| क्र. सं. | विवरण | दिनांक 16 अक्टूबर, 2012 का मूल प्रस्ताव | | | 16 सितम्बर, 2013 का संशोधित प्रस्ताव | | |
|----------|--|---|------------|------------|--------------------------------------|------------|------------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| 1. | यातायात (10 लाख टनों में) | 5.74 | 5.76 | 5.80 | 5.74 | 5.76 | 5.80 |
| 2. | प्रचालन आय | 3750.55 | 3759.72 | 3790.32 | 3750.55 | 3759.72 | 3790.32 |
| 3. | निवल अधिशेष/रिटर्न के बाद घाटा | (2,420.70) | (2,443.28) | (2,359.24) | (2,415.56) | (2,427.45) | (2,413.68) |
| 4. | प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल घाटा | (-)64.54% | (-) 64.99% | (-) 62.24% | (-)64.41% | (-) 64.56% | (-) 63.68% |
| 5. | प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत निवल घाटा | (-) 63.92% | | | (-) 64.22% | | |

11.2 अपने संशोधित लागत विवरण में वित्तीय/लागत स्थिति में परिवर्तन को ध्यान में रखते हुए, बीपीसीएल ने अपने प्रारंभिक प्रस्ताव में मांगी गई लगभग 63.92 की वृद्धि की तुलना में अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रशुल्क की बहुत सी मर्दों की दरों में लगभग 64.22 की वृद्धि मांगी है।

12.1 चूंकि बीपीसीएल की दरों के मान की वैधता 31 मार्च, 2013 को समाप्त हो गई है, अतः इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 9 मई, 2013 के आदेश द्वारा बीपीसीएल के दरों के मान की वैधता 30 सितम्बर, 2013 तक बढ़ा दी है। जैसा कि इसके निष्पादन की समीक्षा के दौरान निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 01 अप्रैल, 2013 के बाद की अवधि के लिए बीपीसीएल को प्राप्त होने वाली स्वीकार्य लागत एवं अनुमेय रिटर्न के अलावा, अतिरिक्त अधिशेष को पूर्णतया समायोजन करने की शर्त पर बढ़ाया गया था।

12.2 उसके बाद, इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 29 अक्टूबर, 2013, 10 जनवरी, 2014, 4 अप्रैल, 2014 और 15 जुलाई, 2014 के आदेशों द्वारा बीपीसीएल की दरों के मान की वैधता को क्रमशः 31 दिसम्बर, 2013, 31 मार्च, 2014, 30 जून, 2014 और

30 सितम्बर, 2014 तक बढ़ाया है बशर्ते कि निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल, 2013 के बाद की अवधि के लिए बीपीसीएल को प्राप्त होने वाली स्वीकार्य लागत एवं अनुमेय रिटर्न के अलावा, अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, को पूर्णतया समायोजन करने की शर्त पर बढ़ाया गया था, जैसा कि इसके निष्पादन की समीक्षा के दौरान निर्धारित किया गया था।

13. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों का एक उद्धरण और संबंधित पार्टियों द्वारा दिए गए तर्क संबंधित पार्टियों को अलग से भेजे जाएंगे। इनका ब्यौरा भी हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराया जाएगा।

14. इस मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति विचारार्थ उभरती है:—

- (i) भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) की दरों के वर्तमान मान दिनांक 3 सितम्बर, 2010 के आदेश के अंतर्गत पिछली बार संशोधित किए गए थे। उक्त आदेश के तहत, घाटशुल्क प्रबंधन गतिविधियों के लिए उस समय निर्धारित वर्तमान दर में 36.82% की वृद्धि, पाइपलाइन सेवाओं, कम्प्रेसर, हार्ड पिगिंग, फोम पिगिंग, लिक्विड नाइट्रोजन एवं वेपोराइजिंग प्रभार आदि प्रदान करने के कार्यकलापों के लिए उस समय निर्धारित वर्तमान दर में 50.36% की वृद्धि सभी कार्गो की मदों के लिए उस समय प्रचलित घाट शुल्क प्रभारों में 6.78 की सामान्य रूप से वृद्धि तथा बंकरिंग गतिविधि में यथास्थिति बनाए रखी थी। उक्त आदेश ने प्रशुल्क वैधता 31 मार्च, 2013 तक निर्धारित की थी।

तत्पश्चात, बीपीसीएल की दरों के मान की वैधता को 30 सितम्बर, 2014 तक अथवा दरों के संशोधित मान की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, बढ़ाया गया है, बशर्ते कि निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल, 2013 के बाद की अवधि के लिए बीपीसीएल को प्राप्त होने वाली स्वीकार्य लागत एवं अनुमेय रिटर्न के अलावा, अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, को पूर्णतया समायोजन करने की शर्त पर बढ़ाया गया था।

- (ii) दीर्घकालिक पत्र-व्यवहार के बाद, बीपीसीएल ने दरों के इसके मान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव अक्टूबर, 2012 और फरवरी, 2013 में प्रस्तुत किया। यह प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ताओं के साथ परामर्श करने के लिए स्वीकार किया गया था। मामले की प्रक्रिया के दौरान, चूंकि वित्त वर्ष 2012-13 पहले समाप्त हो गया था, बीपीसीएल से अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों के साथ लागत विवरण को अद्यतन करे। बीपीसीएल से वर्ष 2012-13 के वास्तविक के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के अनुमानों की समीक्षा करने का भी अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, बीपीसीएल ने वर्ष 2012-13 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर और हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों के आलोक में सितम्बर, 2013 में संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। इस मामले की प्रक्रिया के दौरान बीपीसीएल द्वारा तैयार किए गए निवेदनों के साथ बीपीसीएल द्वारा अपने दिनांक 16 सितम्बर, 2013 के पत्र के अन्तर्गत प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण को इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विचारार्थ रखा गया है।

- (iii) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों को खण्ड 2.13 में यह अनिवार्य कर दिया गया है कि मौजूदा प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क की वैधता अवधि के अन्त में पत्तन ऑपरेटर के वास्तविक भौतिक आंकड़ों की और वित्तीय कार्य-निष्पादन की समीक्षा की जाए। सितम्बर, 2010 में किए गए बीपीसीएल की दरों के मान की अंतिम समीक्षा में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के अनुमानों पर विश्वास करके बीपीसीएल का प्रशुल्क निर्धारित किया गया था। इस प्रकार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वास्तविक की तुलना में अनुमानों का विश्लेषण उक्त अवधि के दौरान बीपीसीएल के वास्तविक कार्य-निष्पादन का मूल्यांकन विश्लेषण करने के लिए किया जाना है। अनुमानों की तुलना में उक्त अवधि के दौरान बीपीसीएल के वास्तविक कार्य-निष्पादन पर नीचे विचार-विमर्श किया गया है:—

(क) 2010-11 से 2012-13 तक की तीन वर्ष अवधि के दौरान बीपीसीएल द्वारा संचालित वास्तविक यातायात का कुल, 17.08 मिलियन मीट्रिक टन के अनुमानित यातायात की तुलना में 18.80 मिलियन मीट्रिक टन आता है, जो लगभग 10% के सकारात्मक परिवर्तन को दर्शाता है।

(ख) वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए लागत विवरण में दिए गए अनुसार प्रचालन आय के आंकड़े क्रमशः उक्त वर्षों के आय एवं व्यय विवरण में दर्शाए गए आय के आंकड़ों के अनुसार प्रतीत होते हैं। वर्ष 2012-13 के संदर्भ में, बीपीसीएल को आय एवं व्यय विवरण में प्रचालन आय के रूप में सूचित 3700.30 लाख रु. की आय की तुलना में लागत विवरण में प्रचालन आय को 3738.59 लाख रु. माना गया दिखाया गया है। वर्ष 2012-13 के आय एवं व्यय विवरण में सूचित किए गए अनुसार, प्रचालन आय को इस विश्लेषण के प्रयोजन की दृष्टि से माना गया है।

इसके अतिरिक्त, वास्तविक एवं अनुमानों के बीच तुलना एक समान करने के लिए, दिनांक 03 सितम्बर, 2010 से 31 मार्च, 2013 तक के आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से उस अवधि के प्रचालन आय के अनुमान घाट शुल्क, प्रबंधन की गतिविधि, पाइपलाइन सेवाएं आदि प्रदान करने की गतिविधि और घाटशुल्क प्रभारों के लिए मंजूर की गई वृद्धि दर्शाने के लिए संशोधन किए जाते हैं।

ऑपरेटर द्वारा अपने विवरण पर अनुमेय कटौती/छूट के संदर्भ में जिन्हें प्रशुल्क निर्धारण कार्य में स्वीकृत नहीं किया गया है, बीपीसीएल ने हमारे प्रश्नों के उत्तर देते समय स्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि उन्होंने वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के दौरान अधिसूचित प्रशुल्क सीमा से अधिक किसी छूट एवं कटौती की अनुमति नहीं दी है।

- (ग) सम्पूर्ण प्रचालन व्यय के आंकड़े, जैसा कि वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लागत विवरण में दिए गए हैं, क्रमशः उक्त वर्षों के आय एवं व्यय विवरण में सूचित किए गए व्यय के आंकड़े के अनुरूप दिखाई देते हैं। लागत विवरण का भाग बनने वाले अलग-अलग लागत घटकों में कुछ छोटे-मोटे अन्तरों में आय एवं व्यय विवरण में सूचित की गई स्थिति को दर्शाने के लिए संशोधन किया गया है। वर्ष 2012-13 के संदर्भ में, आय एवं व्यय विवरण में व्यय के रूप में, सूचित 2244.59 लाख रु. के व्यय (मूल्यहास रहित और रॉयल्टी सहित) की तुलना में, लागत विवरण में, 2269.06 लाख रु. पर बीपीसीएल ने सम्पूर्ण प्रचालन व्यय के रूप में (मूल्यहास रहित और रॉयल्टी सहित) माना गया प्रतीत होता है। अन्तर का कारण नहीं बताया गया है। वर्ष 2012-13 के आय एवं व्यय विवरण में यथा सूचित व्यय को इस विश्लेषण की दृष्टि से माना गया है जो कि, जैसी कि नीचे चर्चा की गई है, न्यूनतम गारन्टी थ्रूपुट (एमजीटी) से प्राप्त न होने पर शास्ति की अस्वीकृति के अध्वधीन होगा।
- (घ) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक का बीपीसीएल का आय एवं व्यय का विवरण, एमजीटी व्यय के लिए क्रमशः 334.04 लाख रु., 262.15 लाख रु. और 281.67 लाख रु. की रकम को प्रकट करता है। बीपीसीएल से प्राप्त जानकारी से यह समझा जाता है कि एमजीटी व्यय ऐसे परिप्रेक्ष्य में जेएनपीटी को बीपीसीएल द्वारा किया गया भुगतान है, जहां वे किसी एक कार्गो मद की न्यूनतम गारन्टी थ्रूपुट को पूरा नहीं करते हैं, यद्यपि बीपीसीएल ने सम्पूर्णता के आधार पर क्षमता का उपयोग प्राप्त कर लिया होता है। चूंकि उक्त व्यय स्वभावतः शास्ति है, इसलिए बीपीसीएल द्वारा उठाई गई शास्ति के लिए उपयोगकर्ता पर बोझ डालना उचित नहीं है। इसलिए, उक्त व्यय को विचारार्थ सभी वर्षों अर्थात् 2010-11 से 2015-16 तक के लिए इस विश्लेषण के लिहाज से स्वीकार नहीं किया गया है।
- (ङ.) वर्ष 2010-11 से 2015-16 तक के लागत विवरण में बीपीसीएल ने रॉयल्टी की रकम को पासथ्रू के रूप में माना है। बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को किए गए रॉयल्टी के भुगतान की अनुमति सितम्बर, 2010 के प्रशुल्क आदेश में रिकार्ड किए गए कारण से सितम्बर, 2010 में की गई अन्तिम समीक्षा में पास थ्रू के रूप में नहीं दी गई थी। उक्त आदेश में यह भी उल्लेख किया गया था कि मामले को सरकार को भेज दिया गया है और यदि इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के विरुद्ध कोई निर्णय सरकार से प्राप्त होता है तो यह प्राधिकरण सरकार के निर्णय सही रूप में दर्शाने के लिए बीपीसीएल के प्रशुल्क की समीक्षा शुरू करेगी। बीपीसीएल ने इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के विरुद्ध, रॉयल्टी मुद्दे पर सरकार से किसी निर्देश प्राप्त करने के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया है। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण के लिए पासथ्रू के रूप में रॉयल्टी के भुगतान की अनुमति देना संभव नहीं होगा। अतः इस प्राधिकरण को, वर्तमान प्रशुल्क के सामान्य संशोधन में भी, बीपीसीएल के मामले में लागत की एक मद के रूप में रॉयल्टी के भुगतान की अनुमति न देने से पहले के उसके द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण को जारी रखने के लिए प्रवृत्त है।
- (च) यद्यपि बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए उपलब्ध कराई गई आय एवं व्यय का विवरण क्रमशः 690.80 लाख रु., 837.23 लाख रु. और 1466.70 लाख रु. मूल्यहास दर्शाता है, फिर भी उक्त तीन वर्षों के लिए लागत विवरण में बीपीसीएल द्वारा माना गया मूल्यहास तदनुसारी वर्षों के लिए 689.43 लाख रु., 837.25 लाख रु. और 1206.65 लाख रु. पर होना दिखाया गया है। वर्ष 2010-11 के लिए मूल्यहास के आंकड़े में अन्तर बहुत कम है और इसलिए, आय एवं व्यय विवरण में यथासूचित मूल्यहास आंकड़े को विश्लेषण में माना गया है। बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2011-12 के लिए मूल्यहास पर विचार करते समय यह टाइपिंग गलती प्रतीत होती है क्योंकि इसने मूल्यहास को नकारात्मक आंकड़े के रूप में माना है। वर्ष 2011-12 के लिए आय एवं व्यय विवरण में सूचित मूल्यहास की रकम (सकारात्मक आंकड़े) को विश्लेषण में माना गया है। लागत विवरण और आय एवं व्यय विवरण के बीच मूल्यहास की रकम में अन्तर वर्ष 2012-13 में लगभग 260.65 लाख रु. अस्पष्ट है। तथ्यात्मक स्थिति से संबंधित इस आदेश के पूर्व भाग में कहे गए अनुसार, इस संबंध में किए गए विशेष अनुरोध के बावजूद, वर्ष 2012-13 का समाधान विवरण भी बीपीसीएल ने प्रस्तुत नहीं किया है, आय एवं व्यय विवरण में यथासूचित मूल्यहास के आंकड़े को इस विश्लेषण में माना गया है।
- (छ) (i) नियोजित पूंजी के आंकड़े, जैसे कि वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लागत विवरण में दिए गए हैं, क्रमशः उक्त वर्षों के लिए लेखा-परीक्षित प्रमाणित नियोजित पूंजी विवरण में यथासूचित आस्तियों के निवल मूल्य के अनुसार होना दिखाया गया है। वर्ष 2012-13 के संदर्भ में, लेखा-परीक्षित प्रमाणित नियोजित पूंजी विवरण में यथासूचित 16907.13 लाख रु. पर आस्तियों के निवल मूल्य की तुलना में लागत विवरण में नियोजित पूंजी को बीपीसीएल को माना हुआ देखा गया है। वर्ष 2012-13 के दौरान, 190.01 लाख रु. नियोजित पूंजी में अन्तर अस्पष्ट रहता है। लेखा-परीक्षित प्रमाणित नियोजित पूंजी विवरण में आस्तियों के निवल मूल्य के आंकड़ों को इस प्रक्रिया में ध्यान में रखा गया है।
- (ii) अनुमानों की तुलना में वर्ष 2011-12 में नियोजित वास्तविक पूंजी एलपीजी कायोजेनिक सुविधा के प्रारंभ होने और अग्निशमन उपकरण के पूंजीकरण होने के कारण लगभग 63% तक अधिक है।

- (ज) इस आधार पर कि सभी कार्य इनके द्वारा बिना किसी क्रेडिट के किए जाते हैं, बीपीसीएल ने विचारार्थ सभी वर्षों के लिए सुविधा के लिए किसी कार्यशील पूंजी की आवश्यकता को विचार में नहीं लिया है। इस स्थिति के आधार पर किसी कार्यशील पूंजी पर इस विश्लेषण में विचार नहीं माना गया है। यह ध्यान देने योग्य बात है कि बीपीसीएल के प्रशुल्क के अंतिम संशोधन के दौरान भी, कार्यशील पूंजी की अपेक्षा पर विचार नहीं किया गया है। इस प्रकार, विचारार्थ सभी वर्षों के लिए नियोजित पूंजी में आस्तियों का केवल निवल मूल्य समाविष्ट है।
- (झ) पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए नियोजित पूंजी पर रिटर्न 16% की दर से अनुमति दी गई थी। बीपीसीएल की प्रतिवर्ष की क्षमता 5.5 मिलियन टन को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के दौरान वास्तविक क्षमता का उपयोग क्रमशः 119.20%, 118.91% और 103.91% पर निकलता है। बीपीसीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, बीपीसीएल की क्षमता 5.5 एमटीपीए पर मानी गई है। बाद में, वर्ष 2011-12 में बीपीसीएल ने एलपीजी के संचालन के लिए एलपीजी कार्याजैनिक सुविधा प्रारंभ की है। सामान्य संशोधन प्रस्ताव के प्रस्तुत करने से पहले एलपीजी के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए इस संबंध में प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए बीपीसीएल से किए गए अनुरोध के बावजूद क्षमता में अभिवृद्धि से संबंधित ब्यौरे को उपलब्ध नहीं कराया गया है। यद्यपि यातायात में एलपीजी यातायात शामिल है, एलपीजी सुविधा की क्षमता से क्षमता-रहित है। इसलिए, यह प्रतीत होता है कि बीपीसीएल ने अपनी क्षमता उपयोग को बढ़ा-चढ़ाकर बताया है, जो कि सही नहीं है। यदि हम एलपीजी सुविधा की क्षमता को भी मान लें तो भी क्षमता का उपयोग भी 60% से अधिक ही होगा। इसलिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए 16% पर पूरे रिटर्न की अनुमति दी गई है।
- (iv) (क) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए बीपीसीएल के कार्य-निष्पादन का विश्लेषण दर्शाने वाला विवरण अनुलग्नक-। के रूप में संलग्न है। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित अनुमानों की तुलना में वास्तविक की तुलना का सार-संक्षेप नीचे सारणीबद्ध किया गया है:-

| विवरण | वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए पिछले आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों का पूर्णयोग | वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए वास्तविक का पूर्णयोग | (लाख रु. में) | |
|--------------------------|--|--|---------------|--|
| | | | % अन्तर | |
| यातायात (मी.टन में) | 17,085,000 | 18,804,686 | 10.07% | |
| प्रचालन आय | 9,865.19 | 11,654.04 | 18.13% | |
| कुल व्यय (मूल्यहास सहित) | 4,911.02 | 5,412.19 | 10.21% | |
| रिटर्न से पूर्व अधिशेष | 4,954.17 | 6,241.91 | 25.99% | |

* सितम्बर, 2010 के आदेश में प्रचालन आय के अनुमानों का समायोजन, घाट शुल्क, प्रबंधन कार्यकलाप, पाइप लाइन सेवाएं आदि प्रदान करने के कार्यकलाप और घाट शुल्क प्रभार में मंजूर की गई वृद्धि दर्शाने के लिए किया गया है।

नियोजित पूंजी पर बीपीसीएल द्वारा अर्जित वास्तविक रिटर्न के संबंध में ब्यौरा निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:-

| विवरण | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | कुल | औसत |
|---|----------|-----------|-----------|-----------|----------|
| बीपीसीएल द्वारा अर्जित रिटर्न से पूर्व वास्तविक अधिशेष (घाटा) | 2169.30 | 2582.11 | 1490.43 | 6,241.91 | 2080.61 |
| नियोजित वास्तविक पूंजी | 8,736.22 | 18,080.80 | 16,907.08 | 43,724.10 | 14574.72 |
| 16% की पात्र दर पर नियोजित वास्तविक पूंजी पर रिटर्न | 1397.79 | 2892.92 | 2705.14 | 6,995.85 | 2331.95 |
| नियोजित पूंजी पर वास्तविक रिटर्न | 24.83% | 14.28% | 8.82% | 14.28% | 15.98% |

- (ख) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा 20% से + अधिक अथवा - 20% से कम के परिवर्तन को दर्शाती है, तब ऐसे प्राप्त लाभ/हानि के 50% को अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाएगा। जैसा कि उपर्युक्त तालिकाओं से देखा जा सकता है कि अनुमानों की तुलना में वास्तविक भौतिक कार्य-निष्पादन और वित्तीय कार्य-निष्पादन में अन्तर 20% से कम देखा गया है। अतः, खण्ड 2.13 में दिए गए अनुबंध के अनुसार, बीपीसीएल के वर्तमान प्रशुल्क चक्र में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक से संबंधित पिछले घाटे को समायोजित करने का कोई मामला नहीं बनता है।

- (v) वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए बीपीसीएल द्वारा अनुमानित यातायात क्रमशः 5.748 मिलियन मीट्रिक टन, 5.756 मिलियन मीट्रिक टन, 5803 मिलियन मीट्रिक टन है। वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अनुमानित यातायात को वर्ष 2012-13 के दौरान 5.715 मिलियन मीट्रिक टन पर बीपीसीएल द्वारा संचालित वास्तविक यातायात से तुलना किए जाने के लिए दिखाया गया है। तथापि, जब वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान लगभग 6.5 मिलियन मीट्रिक टन पर बीपीसीएल द्वारा संचालित यातायात के स्तर की तुलना की जाती है, तो वर्ष 2013-14 से 2014-15 तक के लिए बीपीसीएल द्वारा अनुमानित यातायात नीचे की प्रवृत्ति को दर्शाता है।
- बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के दौरान, कम यातायात के अनुमान को प्रभावित करने वाले विभिन्न कारकों की व्याख्या की है। बीपीसीएल द्वारा सूचीबद्ध किए गए कारक इस प्रकार हैं—जैसे कच्चे तेल के संबंध में उपयोगकर्ताओं में से किसी एक उपयोगकर्ता द्वारा लगाई गई सीमा, उपयोगकर्ताओं में से किसी एक उपयोगकर्ता द्वारा एचएसडी के आयात में रोक, जेएनपीटी में बंकरिंग गतिविधि में कटौती करना और भट्टी तेल के यातायात में कमी को प्रभावित करने वाले भट्टी तेल के इस्तेमाल के बजाए गैस आधारित पावर संयंत्र की ओर पावर कंपनियों का शिफ्ट होना, पोली प्रोपलीन को निकालने के लिए एवजी का इस्तेमाल करना, भारत में रिफाइनिंग क्षमता में वृद्धि होने के कारण पेट्रोलियम उत्पाद के आयात में कमी होना, गुजरात में रिफाइनिंग/प्रोसेसिंग सुविधाओं की उपलब्धता के कारण कांदला में खाद्य तेल के आयात का संचालन करना। बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए तर्कों से यह देखा गया है कि प्रत्येक कार्गो यातायात में आई कमी से वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के दौरान सम्पूर्ण यातायात में कमी आई है।
- 5.80 मिलियन टन, 6.00 मिलियन टन और 6.00 मिलियन टन पर जेएनपीटी के अनुमान के अनुसार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए बीपीसीएल जेटी के लिए यातायात का पूर्वानुमान जेएनपीटी की व्यापार योजना/वार्षिक योजना/पंचवर्षीय योजना के अनुसार है। यह उल्लेखनीय है कि बीपीसीएल का अनुमान जेएनपीटी के अनुमानों के निकट है।
- यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि किसी भी उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठनों में से किसी ने भी बीपीसीएल द्वारा किए गए यातायात के पूर्वानुमान के लिए आपत्ति नहीं की है। यह भी कि प्राधिकरण कोई स्वतंत्र अध्ययन नहीं करता है जिससे कि यह निर्धारण हो सके कि पत्तन/निजी टर्मिनल पर संभावित यातायात कितना है। चूंकि वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के यातायात अनुमान बीपीसीएल के विशिष्ट विश्लेषण पर आधारित है, इसलिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के यातायात के पूर्वानुमानों का इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विचार किया गया है।
- (vi) बीपीसीएल की प्रचालन आय में घाट शुल्क, घाट शुल्क प्रबंधन एवं लदान आर्म, पाइप लाइन, कम्प्रेसर, पिपिंग आदि और बंकर एवं जल आपूर्ति जैसी गतिविधियों से होने वाली आय का समावेश है। बीपीसीएल ने 2013-14 से 2015-16 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए उपर्युक्त गतिविधियों से आय के अनुमान के लिए विस्तृत कार्यप्रणालियाँ प्रस्तुत की हैं। इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बीपीसीएल द्वारा निकाली गई आय, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अनुमानित यातायात और बीपीसीएल के वर्तमान दरों के मान में निर्धारित संबंधित दरों पर आधारित है।
- यह देखा गया है कि तटीय जलपोतों को ताजे जल की आपूर्ति से होने वाली आय का परिकलन बीपीसीएल द्वारा, दरों के मान में निर्धारित 87.13 रु. की दर के बजाए 87.30 रु. प्रति मी. टन की दर मानते हुए, किया गया है। अतः इस संबंध में आय का अनुमान विचाराधीन सभी वर्षों के लिए संतुलित रूप में रखा गया है। इसके अतिरिक्त, विदेशी जलपोतों के लिए ताजे जल की आपूर्ति से होने वाली आय के अनुमान में, जो कि डॉलर के रूप में प्रशुल्क है, बीपीसीएल को 52/- रु. प्रति डॉलर की विनिमय दर लागू की गई दिखाई देती है। इस संबंध में, यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर को विचाराधीन सभी वर्षों के लिए डॉलर के रूप में प्रशुल्क की मदों से आय के अनुमान के लिए एक सा माना गया है। हमारे विश्लेषण में चूंकि वित्त वर्ष 2013-14 पहले से ही समाप्त हो गया है और चूंकि उक्त अवधि के लिए वास्तविक डॉलर विनिमय दर उपलब्ध है, अतः वर्ष 2013-14 के लिए उक्त आय का अनुमान 60.35 रु. प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर के आधार पर किया गया है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए, इस मामले के विश्लेषण को अंतिम रूप देते समय प्रचलित प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर 60.30 रु. मानी गई है। उपर्युक्त स्थिति की दृष्टि से, बंकर एवं जल आपूर्ति गतिविधि की आय में थोड़ा सा अन्तर है। अन्य गतिविधियों के संबंध में आय के अनुमान, जैसा पत्तन द्वारा प्रस्तुत किया गया है, पर विश्वास किया जाता है।
- (vii) वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अनुमानित प्रचालन व्यय को निम्नलिखित के अनुसार विश्लेषण किया गया है :-
- (क) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5.1 के अनुसार, लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि को माना गया है जिसमें यह अपेक्षा होती है कि प्रमुख पत्तनों और टर्मिनल ऑपरेटरों के व्यय के अनुमान, भारत सरकार द्वारा की गई घोषणा के अनुसार, सभी जिन्सों के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान प्रवृत्ति के संदर्भ में, मूल्य की घट-बढ़ की दृष्टि से समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2014-15 के दौरान निपटाए जाने वाले प्रशुल्क संबंधी मामलों के संबंध में अपनाया जाने वाला

वृद्धि का कारक 6% पर घोषित किया गया है। यद्यपि बीपीसीएल का मामले पर निर्णय वर्ष 2014-15 के दौरान किया जा रहा है, तथापि, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए व्यय का अनुमान बीपीसीएल द्वारा आधार रूप में वर्ष 2012-13 के लिए 'वास्तविक आंकड़े' मानते हुए किया गया है। इसलिए वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक पर 7% वृद्धि दर के कारक को (वर्ष 2013-14 के लिए लागू वृद्धि दर का कारक के रूप में) वर्ष 2013-14 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए विश्लेषण में माना गया है और 6% के वृद्धि के कारक को, बीपीसीएल द्वारा अपनी गणनाओं में माने गए वृद्धि के कारक की तुलना में अलग-अलग पिछले वर्षों में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए व्यय के अनुमान को विश्लेषण में माना गया है।

(ख) प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम:

बीपीसीएल ने प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम के शीर्ष के अन्तर्गत जेटी के प्रचालन व्यय को माना है। 211.21 लाख रु. पर वर्ष 2012-13 के लिए जेटी के प्रचालन व्यय के लिए लेखा-परीक्षित प्रमाणित आय एवं व्यय विवरण में सूचित किए गए वास्तविक की तुलना में बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 के लिए लगभग 115.57 लाख रु. के उक्त व्यय का अनुमान किया है। यद्यपि 2012-13 के लिए वास्तविक वर्ष 2013-14 के अनुमान की तुलना में अधिक है, तथापि, 2010-11 और 2011-12 के लिए वास्तविक क्रमशः 107.73 लाख रु. और 128.92 लाख रु. हैं, जिसकी तुलना 2013-14 के अनुमानों से की जा सकती है। वर्ष 2013-14 के अनुमान को आधार रूप में लेते हुए, अलग-अलग पिछले वर्षों में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान वर्ष 2013-14 के अनुमान पर विश्वास किया जाता है तथा 6% प्रतिवर्ष तक वृद्धि की जाती है।

(ग) उपकरण चालन लागत :

बीपीसीएल ने 'व्यय' के उक्त शीर्ष के अंतर्गत मरम्मत एवं रख-रखाव को लागत माना है। वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक की बढ़त 118.48 रु. पर 7% की दर से की गई ताकि वर्ष 2013-14 के व्यय तक पहुँचा जा सके। इसके बाद, वर्ष 2013-14 के अनुमान को आधार मानकर अलग-अलग पिछले वर्षों की तुलना में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान 6% प्रतिवर्ष की दर पर वृद्धि की गई है।

(घ) पहले बताए गए कारणों के लिए, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए लागत की मद के रूप में राजस्व हिस्से की अनुमति नहीं है।

(ङ.) वास्तविक को वर्ष 2012-13 के लिए आधार के रूप मानकर बीमा की लागत को अनुमानित किया गया है और इसके बाद क्रमशः अलग-अलग पिछले वर्षों में वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए अलग-अलग पिछले वर्षों की तुलना में क्रमशः 7%, 6% और 6% तक इसमें वृद्धि की है।

(च) अन्य व्यय को वर्ष 2013-14 के प्रत्येक वर्ष से 2015-16 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए एमजीटी से संबंधित व्यय 262.15 रु. लाख को शामिल करते हुए देखा गया है। पुनश्च, पहले दिए गए कारणों के लिए, एमजीटी व्यय को इस विश्लेषण में नहीं लिया गया है। शेष घटकों के लिए, वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक को आधार मानते हुए, यह अनुमान लगाया जाता है। उसके बाद इसे वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए क्रमशः 7%, 6% और 6% तक बढ़ाया जाता है।

(छ) ऊपरिशीर्ष में प्रबंधन एवं प्रशासन संबंधी ऊपरिशीर्षों तथा सामान्य ऊपरिशीर्षों का समावेश है। वर्ष 2012-13 के लिए आधार रूप में वास्तविक को लेते हुए, ऊपरि शीर्षों की लागत का अनुमान लगाया गया है और उसके बाद इसमें 2013-14 से 2015-16 तक के लिए क्रमशः 7%, 6% और 6% तक की वृद्धि की गई है।

(viii) बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए किसी वित्तीय एवं विविध आय एवं व्यय को अनुमानित नहीं किया है।

(ix) बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के दौरान लगभग 1233 लाख रु., 770 लाख रु. और 680 लाख रु. तक आस्तियों के सकल ब्लॉक में अभिवृद्धि का अनुमान लगाया है। बीपीसीएल ने केवल पूर्ण एवं चालू की गई आस्तियों को नियोजित पूंजी के रूप में लेने की पुष्टि की है।

(क) वर्ष 2013-14 :

वर्ष 2013-14 के दौरान लगभग 1233/- लाख रु. के प्रस्तावित कुल अभिवृद्धि में से लगभग 216 लाख रु. तक की निम्नलिखित पूंजी की अभिवृद्धि को संदर्भाधीन वर्ष के लिए केवल माना गया है।

| विवरण | रु. लाखों में |
|--------------------------|---------------|
| फेन्डरों को बदलना/मरम्मत | 45 |
| लदान आर्म (बदलना) | 50 |
| बंकरिंग पाइपलाइन | 60 |
| संरक्षा टैंक | 6 |
| जल का रख-रखाव | 55 |
| कुल | 216 |

टिप्पणी से संबंधित वास्तविक स्थिति बताए गए के अनुसार, बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत पूंजी अभिवृद्धि की स्थिति के आधार पर शेष पूंजी अभिवृद्धि को 1017 लाख रु. तक वर्ष 2014-15 में शिफ्ट किया गया है, जैसा कि नीचे दिया गया है:

| विवरण | रु. लाखों में |
|---|---------------|
| जेटी में नए ओडब्लूएस की प्राप्ति | 55 |
| जेटी में तेल रिसने को रोकने वाले उपकरण | 400 |
| जेटी में पाइपलाइन को बदलना | 30 |
| जेटी में मेरिन लदान आर्म का अन्तर्पाशन | 22 |
| नाइट्रोजन सुविधा की रिवैम्पिंग एवं उसे पुन-प्रारंभ करना | 20 |
| जेटी में क्यूआरएमएच को बदलना | 40 |
| प्लेटफार्म | 50 |
| जेटी मरम्मत | 400 |
| कुल | 1017 |

(ख) वर्ष 2014-15:

वर्ष 2014-15 के दौरान लगभग 770 लाख रु. की निम्नलिखित पूंजी अभिवृद्धि का प्रस्ताव किया गया है :

| विवरण | रु. लाखों में |
|-------------------------------|---------------|
| फेन्डरों को बदलना / मरम्मत | 45 |
| लदान फार्म (बदलना) | 500 |
| बिजली उप-स्टेशन की रिवैम्पिंग | 100 |
| प्लेटफार्म | 50 |
| एमओवीएस | 75 |
| कुल | 770 |

टिप्पणी से संबंधित वास्तविक स्थिति बताए गए अनुसार, बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत पूंजी अभिवृद्धि की स्थिति के आधार पर उपर्युक्त अभिवृद्धि को वर्ष 2013-14 से अभिवृद्धि से ऊपर प्रकट हुई राशि को विश्लेषण में माना गया है, जैसा कि उपर्युक्त विचार-विमर्श किया गया है।

(ग) वर्ष 2015-16 :

वर्ष 2015-16 के दौरान लगभग 680/- लाख रु. तक निम्नलिखित पूंजी अभिवृद्धि का प्रस्ताव बीपीसीएल द्वारा किया गया है।

| विवरण | रु. लाखों में |
|----------------------------|---------------|
| फेन्डरों को बदलना / मरम्मत | 35 |
| लदान आर्म (बदलना) | 500 |
| मॉस फ्लूमीटर | 70 |
| एमओवीएस | 75 |
| कुल | 680 |

टिप्पणी से संबंधित वास्तविक स्थिति बताए गए अनुसार, बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत पूंजी अभिवृद्धि की स्थिति के आधार पर उपर्युक्त अभिवृद्धि को विश्लेषण में माना गया है।

(घ) जैसा कि पहले कहा गया है, बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए किसी कार्यशील पूंजी का दावा नहीं किया है।

- (x) मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.7.1 के अनुसार, मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अथवा रियायत करार में निर्धारित आयु मानदण्डों के आधार पर, जो भी अधिक हो, आयु के मानदण्डों को अपनाते हुए, स्ट्रेट लाइन प्रणाली के अनुसार किया जाना है। बीपीसीएल ने मूल्यहास के परिकलन के संबंध में अलग कार्य प्रणालियां प्रस्तुत की हैं और यह पुष्टि की है कि लागत विवरण में दिया गया मूल्यहास मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.7.1 के अनुरूप है। तदनुसार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए आस्तियों के सकल ब्लॉक पर अनुमानित मूल्यहास को बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत माना गया है, सिवाय पूंजीगत अभिवृद्धि में शिफ्ट करने के कारण वर्ष 2013-14 और 2015-16 के लिए मूल्यहास की रकम में परिवर्तन करने को छोड़कर, जैसा कि पहले विचार-विमर्श किया गया है।
- (xi) प्रचालन व्यय प्रबंधन और प्रशासन ऊपरि शीर्षों को विभिन्न गतिविधियों जैसे घाटशुल्क, लदान आर्म, घाट शुल्क के प्रबंधन, पाइप लाइनों, कम्प्रेसर आदि और जल बंकरिंग एवं अन्य के बीच विचाराधीन सभी वर्षों के दौरान अलग रूप में एक समान अनुपात में विभिन्न दृष्टिकोण को ध्यान में रखते हुए, प्रभाजित कर दिया गया है। नियोजित पूंजी और मूल्यहास को विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए विभिन्न अनुपातों के आधार पर बीपीसीएल द्वारा विभिन्न गतिविधियों में प्रभाजित किया गया है। नियोजित पूंजी और मूल्यहास के संबंध में विभिन्न दृष्टिकोण को ध्यान में रखने का कारण नहीं बताया गया है। इसलिए, पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2010-11 से 2012 तक का औसत अनुपात विचाराधीन सभी वर्षों के लिए सभी गतिविधियों में एक समान लागू किया गया है।
- (xii) 5.5 एमटीपीए की क्षमता को ध्यान में रखते हुए, अनुमानित थ्रूपुट के आधार पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए क्षमता का उपयोग क्रमशः 104.52%, 104.66% और 105.51% निकलता है। यद्यपि, पहले व्यक्त किए गए कारणों से यह अधिक बढ़ाया हुआ प्रतीत होता है, तथापि, 5.5 एमटीपीए की क्षमता एलपीजी सुविधा की क्षमता से रहित है। तथापि, बीपीसीएल की क्षमता का उपयोग वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए 60% से अधिक होगा। यदि क्षमता का उपयोग 60% से अधिक है तो मार्च, 2005 की प्रशुल्क नीति के दिशा-निर्देश, नियोजित पूंजी पर अधिकतम अनुमेय रिटर्न की अनुमति देने की व्यवस्था करते हैं। तदनुसार, बीपीसीएल अधिकतम अनुमेय-रिटर्न का पात्र है। अतः, 16% की अधिकतम अनुमेय दर पर नियोजित पूंजी पर रिटर्न को वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए माना गया है।
- (xiii) ऊपर किए गए विचार-विमर्श के अधीन, सम्पूर्ण बीपीसीएल के लिए लागत विवरण और विभिन्न उप-गतिविधियाँ संशोधित मानी जाती हैं। जैसा कि पहले बताया गया है, 31 मार्च, 2013 के बाद बीपीसीएल के वर्तमान एसओआर की वैधता के लिए मंजूर की गई वृद्धि इस शर्त के अध्वधीन थी कि 1 अप्रैल, 2013 के बाद की अवधि के लिए बीपीसीएल को प्राप्त होने वाली स्वीकार्य लागत एवं अनुमेय रिटर्न से अधिक प्राप्त होने वाले अतिरिक्त अधिशेष को निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतया प्रवृत्त किया जाएगा। तथापि, वर्ष 2013-14 का लागत विवरण लगभग 6.92 करोड़ रु. तक के घाटे को दर्शाता है। उक्त घाटे का विश्लेषण में पूर्णतया ध्यान रखा गया है। सम्पूर्ण बीपीसीएल के संशोधित लागत विवरण और विभिन्न उप-गतिविधियाँ अनुलग्नक-11 (क) से (ड.) के रूप में संलग्न हैं। लागत विवरणों के संक्षिप्त परिणाम नीचे दी गई तालिका में प्रस्तुत किए गए हैं :-

(रु. करोड़ में)

| क्र. सं. | विवरण | प्रचालन आय | | | | निवल अधिशेष/(घाटा) | | | | प्रचालन आय का %के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा) | | | औसत अधिशेष/घाटे का% |
|----------|---|------------|---------|---------|--------|--------------------|---------|---------|--------|--|----------|----------|---------------------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | कुल | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | कुल | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | |
| 1 | संपूर्ण बीपीसीएल | 37.58 | 37.67 | 37.97 | 113.22 | -6.92 | -9.20 | -8.61 | -24.73 | -18.41% | -24.42% | -22.67% | -21.83% |
| 2 | घाट शुल्क | 33.30 | 33.35 | 33.67 | 100.32 | -3.24 | -5.13 | -4.46 | -12.83 | -9.74% | -15.39% | -13.24% | -12.79% |
| 3 | लदान आर्म, घाट शुल्क प्रबंधन | 2.69 | 2.72 | 2.71 | 8.12 | -0.54 | -0.70 | -0.75 | -1.99 | -20.20% | -25.81% | -27.78% | -24.60% |
| 4 | जल बंकरिंग एवं अन्य | 0.73 | 0.75 | 0.74 | 2.22 | -0.11 | -0.14 | -0.18 | -0.43 | -14.61% | -19.03% | -24.44% | -19.36% |
| 5 | पाइप लाइन, मिनिंग, कम्प्रेसर, वैपोराइजर | 0.85 | 0.86 | 0.85 | 2.56 | -3.02 | -3.22 | -3.22 | -9.46 | -356.16% | -376.23% | -376.99% | -369.79% |

- (क) जैसा कि ऊपर की तालिका से देखा जा सकता है कि बीपीसीएल वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के दौरान प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर लगभग 24.73 करोड़ रु. के निवल घाटे में होगा। तदनुसार, बीपीसीएल के प्रशुल्क के वर्तमान स्तर में ऊर्ध्वमुखी वृद्धि करने का मामला बनता है। जेएनपीटी, एलसीबीयूए, ओएनजीसी, एमएएनएसए और आईओटीआईईएसएल ने वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि करने के बीपीसीएल के प्रस्ताव पर आपत्ति की है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, लागत और नियम का पालन करते हुए बीपीसीएल के प्रशुल्क की समीक्षा की जा रही है और यह प्राधिकरण, अनुमानित घाटे की समस्या की उपेक्षा करने की स्थिति में नहीं है तथा प्रशुल्क स्तर में यथापूर्व स्थिति बनाए रखती है।
- (ख) भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने वाले पारित आदेश के लिए लिए गए समय को ध्यान में रखते हुए और प्रभावी होने वाली बीपीसीएल के दरों के संशोधित मान के लिए 30 दिनों की अग्रता अवधि को ध्यान में रखते हुए, दरों के ये मान अक्टूबर, 2014 से लागू होंगे। इस प्रकार से 1 अक्टूबर, 2014 से 31 मार्च, 2016 तक के 18 महीने के शेष प्रशुल्क चक्र से अधिक प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर सम्पूर्ण अनुमानित आय से 24.73 करोड़ रु. के घाटे को वसूल करने के लिए बीपीसीएल को सक्षम बनाने में, यह देखा गया है कि लागत स्थिति, बीपीसीएल द्वारा सितम्बर, 2013 के संशोधित प्रस्ताव में मांगी गई 64.22% की सामान्य वृद्धि की तुलना में 43.52% की सामान्य वृद्धि की अपेक्षा करती है।

- (ग) इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि यद्यपि घाट शुल्क गतिविधि, लगभग 25.49% की वृद्धि की ही अपेक्षा करती है ताकि यह 43.52% की सामान्य वृद्धि देकर, 01 अक्टूबर, 2014 से 31 मार्च, 2005 तक के 18 महीने के शेष प्रशुल्क चक्र पर 12.83 करोड़ रु. के अपने घाटे को वसूल कर सके तथा घाट-शुल्क गतिविधि, अन्य घाटा करने वाली गतिविधियों को सहायता प्रदान करेगी। चूंकि 2005 के दिशानिर्देश में विभिन्न गतिविधियों में क्रॉस-सबसिडाइजिंग के प्रभाव को समाप्त करने का विनिर्देश है, बीपीसीएल को सलाह दी जाती है कि वह प्रत्येक गतिविधि को आत्मनिर्भर बनाने के कदम उठाए।
- (घ) उपर्युक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण बीपीसीएल के प्रशुल्क के वर्तमान स्तर से अधिक 43% की सामान्य वृद्धि मंजूर करता है (पूर्ण अंकों में करता है ताकि अनुमान में यदि कोई त्रुटि हो, तो उसे ध्यान में रखा जा सके।)
- (xiv) दरों के मान के प्रस्तावित मसौदे में, बीपीसीएल ने “कम्प्रेसर” की परिभाषा में थोड़ा सा संशोधन करने का प्रस्ताव दिया है ताकि जेटी में जलपोत के कार्गो प्रचालन को पूरा करने को विस्तार दिया जा सके। क्योंकि प्रस्तावित परिवर्तन ‘कम्प्रेसर’ शब्द को स्पष्टता देता है और क्योंकि इस प्रकार का समान प्रावधान ‘घाट-प्रबंधन’ की परिभाषा में उपलब्ध है, इसलिए ‘कम्प्रेसर’ की परिभाषा के लिए प्रस्तावित संशोधन का अनुमोदन किया जाता है।
- (xv) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.18.2 के अनुसार प्रस्तावित टिप्पणी 1.2 (vi) (ख) को संशोधित कर दिया है ताकि 14.75% की दर पर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रमुख ऋण दर को दर्शाया जा सके।
- (xvi) घाट शुल्क अनुसूची के अन्तर्गत, बीपीसीएल ने नई प्रशुल्क मद अर्थात् एलपीजी पर घाटशुल्क प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। बीपीसीएल ने सूचित किया है कि इसने 24 फरवरी, 2012 का ट्रेड नोटिस जारी करके 30 जनवरी, 2012 को एलपीजी कायोजनिक सुविधा प्रारंभ की है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बीपीसीएल ने सितम्बर, 2012 में लिक्विड कार्गो जेटी में एलपीजी के संचालन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के संबंध में इस प्राधिकरण से संपर्क किया था और तदर्थ आधार पर जवाहरद्वीप में प्रचलित दरों को अपनाया प्रकल्पित किया था। क्योंकि तब बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में न तो कोई लागत ब्यौरा दिया गया था और न उपयोगकर्ताओं की सहमति दर्शाने वाला बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत कोई दस्तावेज था, जैसा कि 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.17.1 से 2.17.3 तक विनिर्दिष्ट है, बीपीसीएल से 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुपालन में एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया था। उसके बाद, हमें बीपीसीएल से कोई सूचना प्राप्त नहीं हुई। अब, बीपीसीएल ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, एलपीजी को संचालित करने की प्रक्रिया प्रारंभ किए जाने की सूचना दी है और जवाहरद्वीप में प्रचलित 60 रु. प्रति मीट्रिक टन की दर अपनाए जाने की भी सूचना दी है।
- अपनी कार्रवाई के समर्थन में बीपीसीएल ने 2005 के दिशानिर्देशों के खण्ड 2.12 के अन्तर्गत आश्रय लिया प्रतीत होता है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि उक्त खण्ड पत्तन सुविधाओं के निजीकरण के संदर्भ में है अर्थात् एक ऐसे निजी ऑपरेटर को अनुमति देना है, जिसे नई सुविधा पर प्रचालन प्रारंभ करना है ताकि या तो अनुज्ञप्तिदाता पत्तन की दर को अपनाया जा सके या किसी निकटवर्ती पत्तन की दर अपनाई जा सके। बीपीसीएल एक वर्तमान ऑपरेटर है। सेवा/कार्गो प्रारंभ करने के इच्छुक वर्तमान ऑपरेटर की स्थिति तथा इसके अधिसूचित दरों के मान में उक्त सेवा/कार्गो के लिए प्रशुल्क का उपलब्ध न होना 2005 के दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.14.7 से 2.14.4 खण्ड द्वारा कवर किया जाता है, जहां ऑपरेटर के पास प्राधिकरण को प्रस्ताव प्रस्तुत करने और साथ ही साथ तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर वसूल करना प्रारंभ करने का विकल्प है, जब तक इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम रूप से दरें अनुमोदित नहीं की जाती हैं। इस संबंध में, यह नोट किया जाना है कि सुविधा के प्रारंभ होने के ठीक सात महीनों के बाद, बीपीसीएल ने दर के अनुमोदन के लिए इस प्राधिकरण से निवेदन किया है। इसके अतिरिक्त, 2005 के दिशानिर्देशों के खण्ड 2.17.1 से 2.17.4 तक के खण्ड में वर्णित अनुबंध के अनुसार बीपीसीएल को अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए किए गए विशेष अनुरोध के बावजूद, बीपीसीएल चुप रहा है और अपने मनमर्जी से दरें वसूल करना प्रारंभ कर दिया और इस प्रकार से इस प्राधिकरण को अंधेरे में रखा है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण एलपीजी पर घाट शुल्क प्रभारों की वसूली का पूर्व प्रभाव से अनुमोदन करने के लिए तैयार नहीं है।
- अब भी, बीपीसीएल ने 60/- रु. प्रति मीट्रिक टन की प्रस्तावित घाट शुल्क दर के लिए कोई लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया है, सिवाय यह बताने के कि यह जवाहरद्वीप में प्रचलित दरों के अनुसार है। क्योंकि बीपीसीएल ने अब दो वर्षों के लिए प्रचालन सुविधा के बावजूद, 60/- रु. प्रति मीट्रिक टन की दर के समर्थन में अपेक्षित लागत ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है, यह प्राधिकरण तब तक एलपीजी के लिए घाट शुल्क दर का अनुमोदन करने के लिए तैयार नहीं है, जब तक कि इस संबंध में बीपीसीएल से उचित विश्लेषण किया हुआ प्रस्ताव नहीं आता।
- 15.1 ऊपर दिए गए परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों से तथा सामूहिक तर्क के आधार पर यह प्राधिकरण बीपीसीएल के दरों के संशोधित मान को अनुमोदित करता है। दरों के संशोधित मान की प्रभावी तारीख और दरों के संशोधित मान को लागू करने के लिए शासित की जाने वाली शर्तें वही रहेंगी, जैसी कि 19 अगस्त, 2014 को अधिसूचित दिनांक 4 अगस्त, 2014 के पृथक आदेश में पहले ही सूचित की गई हैं।
- 15.2 बीपीसीएल के संबंध में दरों के संशोधित मान और शर्तें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के बाद अथवा 01 अक्टूबर, 2014 से लागू होंगी, जो भी बाद में हो और 31 मार्च, 2016 तक लागू रहेंगी। जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से उसे बढ़ाया नहीं जाता, उसके बाद दिया गया अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा।

15.3 बीपीसीएल जेएनपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को अपने वार्षिक लेखा और कार्य-निष्पादन रिपोर्ट से संबंधित लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिन के भीतर प्रस्तुत करेगा। यदि बीपीसीएल ऐसी सूचना निर्धारित समय सीमा के भीतर प्रस्तुत करने में असफल रहता है तो जेएनपीटी बीपीसीएल के विरुद्ध उचित कार्रवाई कर सकता है।

15.4 ऑपरेटर द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर और विश्लेषण में बताए गए विभिन्न पूर्व अनुमानों के आधार पर बीपीसीएल का प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय पाता है कि वास्तविक स्थिति माने गए अनुमानों से पर्याप्त रूप से भिन्न है अथवा इसमें स्वीकृत पूर्वानुमानों से अन्तर है तो बीपीसीएल से अपेक्षा की जाती है वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए समय अनुसूची से पूर्व अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करे और संशोधित प्रशुल्क में इस प्रकार के अंतर के कारण प्राप्त लाभ को पूरी तरह से ठीक-ठाक करें।

15.5 इस संबंध में, बीपीसीएल से अनुरोध किया जाता है कि प्रत्येक वर्ष की प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के 15 दिन के अंदर वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्य-निष्पादन की रिपोर्ट उसी फॉर्मेट में प्रस्तुत करे, जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किए जाते हैं। लागू प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से हुए अंतर के कारण भी रिपोर्ट के साथ लगाएँ। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-)का अन्तर 20% देखा जाता है, तो यह प्राधिकरण, बीपीसीएल को निर्धारित समीक्षा से कार्यक्रमबद्ध पूर्व अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए बुलाएगा। यदि बीपीसीएल इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समयसीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने में असफल रहती है तो यह प्राधिकरण, प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए अपनी ओर से कार्रवाई करेगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)
[विज्ञापन [III / 4 / असाधारण / 143 / 2014](#)]

अनुलग्नक - I

भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड
2010.11 से 2012.13 तक के वर्षों के लिए बीपीसीएल के कार्य निष्पादन का विश्लेषण

(रुपए लाखों में)

| क्र.सं. | विवरण | दिनांक 12 अक्टूबर, 2010 के प्रशुल्क दर में माने गए अनुमान | | | वास्तविक | | |
|---------|---|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 |
| | यातायात (मीट्रिक टन में) | 54,85,000 | 56,00,000 | 60,00,000 | 65,88,900 | 65,00,722 | 57,15,064 |
| I | कुल परिचालन आय | 3,014.63 | 3,270.10 | 3,580.46 | 3,868.25 | 4,085.49 | 3,700.30 |
| II | परिचालन लागत (मूल्य ह्रास को छोड़कर) | | | | | | |
| | (i) परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम | 205.87 | 213.61 | 221.64 | 107.73 | 128.92 | 211.21 |
| | (iii) उपकरण चालन लागत | 138.15 | 149.21 | 161.14 | 67.30 | 84.41 | 118.48 |
| | (viii) बीमा | 11.89 | 12.36 | 12.36 | 12.23 | 5.39 | 7.83 |
| | (ix) अन्य व्यय | 143.03 | 148.41 | 153.99 | 114.53 | 151.34 | 187.33 |
| | कुल (i से v) | 498.94 | 523.59 | 549.13 | 301.79 | 370.06 | 524.85 |
| III | परिशोधन | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| IV | मूल्यह्रास | 836.45 | 874.45 | 874.45 | 690.80 | 837.24 | 1,466.70 |
| V | ऊपरि शीर्ष | | | | | | |
| | (i) प्रबंधन एवं प्रशासन संबंधी ऊपरि शीर्ष | 210.70 | 218.62 | 226.84 | 706.36 | 296.01 | 218.32 |
| | (ii) सामान्य ऊपरि शीर्ष | 31.42 | 32.60 | 33.83 | - | - | - |
| | कुल (i एवं ii) | 242.12 | 251.22 | 260.67 | 706.36 | 296.01 | 218.32 |
| VI | कुल व्यय (II + III + IV + V) | 1577.51 | 1649.26 | 1684.25 | 1698.95 | 1503.31 | 2209.87 |
| VII | परिचालन अधिशेष (I) – (VI) | 1437.12 | 1620.84 | 1896.21 | 2169.30 | 2582.18 | 1490.43 |
| VIII | ब्याज एवं कर से पूर्व अधिशेष | 1437.12 | 1620.84 | 1896.21 | 2169.30 | 2582.18 | 1490.43 |

| | | | | | | | |
|------|--|----------------|----------------|---------------|---------------|----------------|-----------------|
| IX | लगाई गई पूंजी | 11191.98 | 11117.52 | 10243.07 | 8,736.22 | 18,080.80 | 16,907.08 |
| X | लगाई गई पूंजी पर रिटर्न | 1790.72 | 1778.80 | 1638.89 | 1,397.80 | 2,892.93 | 2,705.13 |
| XI | क्षमता का उपयोग | 99.73% | 101.82% | 109.09% | 119.80% | 118.19% | 103.91% |
| XII | क्षमता के उपयोग के लिए समायोजित की गई आरओसीई | 1,790.72 | 1,778.80 | 1,638.89 | 1,397.80 | 2,892.93 | 2,705.13 |
| XIII | निवल अधिशेष/(कटौती) (VIII) - (XII) | -353.60 | -157.97 | 257.32 | 771.50 | -310.75 | -1214.70 |
| XVI | गलत ढंग से परिकलित की गई परिशोधन की राशि का प्रभाव | 16.67 | 16.67 | 16.67 | - | - | - |
| XVII | कुल समायोजित अधिशेष/ (कटौती) (XI+XII) | -336.93 | -141.30 | 273.99 | 771.50 | -310.75 | -1214.70 |

अनुलग्नक-II (क)

भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड
समेकित आय एवं लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

| क. सं. | विवरण | वास्तविक | | | सितम्बर, 2013 में प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर बीपीसीएल द्वारा दिए गए अनुमान | | | हमारे द्वारा मर्यादित किए गए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान | | |
|--------|---|-----------------|-----------------|-----------------|---|-----------------|-----------------|---|-----------------|-----------------|
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| | यातायात (मीट्रिक टन में) | 65,88,900 | 65,00,722 | 57,15,064 | 57,48,400 | 57,56,100 | 58,03,100 | 57,48,400 | 57,56,100 | 58,03,100 |
| I | कुल परिचालन आय | | | | | | | | | |
| | घाटा शुल्क | 3,441.69 | 3,601.20 | 3,271.60 | 3,329.72 | 3,334.56 | 3,367.32 | 3,329.72 | 3,334.56 | 3,367.32 |
| | घाटा शुल्क प्रबंधन एवं लोडिंग आर्म्स | 242.31 | 268.57 | 274.08 | 269.48 | 271.78 | 270.63 | 269.48 | 271.78 | 270.63 |
| | पाइपलाइन, कंप्रेसर, पिपिंग, वेपोराइजर आदि | 75.56 | 83.20 | 85.76 | 84.87 | 85.70 | 85.29 | 84.87 | 85.70 | 85.29 |
| | बंकर एवं जलापूर्ति | 108.69 | 132.52 | 68.85 | 66.48 | 67.68 | 67.08 | 73.47 | 74.80 | 74.12 |
| | कुल (i से iv) | 3,868.25 | 4,085.49 | 3,700.30 | 3,750.55 | 3,759.72 | 3,790.32 | 3,757.54 | 3,766.85 | 3,797.36 |
| II | परिचालन लागत (मूल्यहास को छोड़कर) | | | | | | | | | |
| | परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम | 107.73 | 128.92 | 211.21 | 115.57 | 123.66 | 132.32 | 115.48 | 122.41 | 129.75 |
| | उपकरण चालन लागत | 67.30 | 84.41 | 118.48 | 133.96 | 163.34 | 194.77 | 126.77 | 134.38 | 142.44 |
| | रायल्टी/राजस्व हिस्सा | | | | 1,113.77 | 1,109.36 | 1,119.44 | - | - | - |
| | बीमा | 12.23 | 5.39 | 7.83 | 8.77 | 9.39 | 10.04 | 8.38 | 8.88 | 9.41 |
| | अन्य व्यय | 114.53 | 151.34 | 187.33 | 467.11 | 481.46 | 496.81 | 200.44 | 212.47 | 225.22 |
| | कुल (ii से v) | 301.79 | 370.06 | 524.85 | 1,839.19 | 1,887.20 | 1,953.38 | 451.07 | 478.13 | 506.82 |
| III | मूल्यहास | 690.80 | 837.24 | 1,466.70 | 1,265.22 | 1,301.80 | 1,334.10 | 1,220.24 | 1,305.12 | 1,337.42 |
| IV | रूपरे शीर्ष | 706.36 | 296.01 | 218.32 | 331.31 | 352.88 | 375.87 | 233.60 | 247.62 | 262.48 |

| | | | | | | | | | | |
|------|---|----------|-----------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| | कुल व्यय | 1,698.95 | 1,503.31 | 2,209.87 | 3,435.72 | 3,541.88 | 3,663.35 | 1,904.91 | 2,030.87 | 2,106.72 |
| V | परिचालन अधिशेष (I) – (II) – (III) – (IV) | 2,169.30 | 2,582.18 | 1,490.43 | 314.83 | 217.84 | 126.97 | 1,852.63 | 1,735.97 | 1,690.64 |
| VI | व्याज एवं कर से पूर्व अधिशेष | 2,169.30 | 2,582.18 | 1,490.43 | 314.83 | 217.84 | 126.97 | 1,852.63 | 1,735.97 | 1,690.64 |
| VII | लगाई गई पूंजी | 8,736.22 | 18,080.80 | 16,907.08 | 17,064.00 | 16,533.12 | 15,879.02 | 15,902.85 | 16,599.79 | 15,945.70 |
| VIII | लगाई गई पूंजी पर रिटर्न | 1,397.80 | 2,892.92 | 2,705.13 | 2,730.24 | 2,645.30 | 2,540.64 | 2,544.46 | 2,655.97 | 2,551.31 |
| IX | क्षमता का उपयोग | 119.80% | 118.19% | 103.91% | 104.52% | 104.66% | 105.51% | 104.52% | 104.66% | 105.51% |
| X | क्षमता के उपयोग के लिए समायोजित की गई आरओसीई | 1,397.80 | 2,892.93 | 2,705.13 | 2,730.24 | 2,645.30 | 2,540.64 | 2,544.46 | 2,655.97 | 2,551.31 |
| XI | निवल घाटा (VI) - (X) | 771.50 | (310.75) | (1,214.70) | (2,415.41) | (2,427.45) | (2,413.68) | (691.83) | (919.99) | (860.68) |
| XII | परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल घाटा (XI / I) | | | | -64.40% | -64.56% | -63.68% | -18.41% | -24.42% | -22.67% |
| XIII | परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत घाटा | | | | | -64.22% | | | -21.83% | |

अनुलग्नक II (ख)

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड
घाटाशुल्क के लिए लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

| क्र. सं. | विवरण | वास्तविक | | | | प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर बीपीसीएल द्वारा दिए गए अनुमान | | हमारे द्वारा मर्यादित किए गए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान | | |
|----------|---|----------|----------|----------|----------|---|----------|---|----------|----------|
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| I | परिचालन आय | 3,441.69 | 3,601.20 | 3,271.60 | 3,329.72 | 3,334.56 | 3,367.32 | 3,329.72 | 3,334.56 | 3,367.32 |
| II | प्रत्यक्ष परिचालन व्यय | | | | | | | | | |
| | परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम | 86.18 | 103.14 | 168.38 | 92.46 | 98.93 | 105.86 | 92.38 | 97.93 | 103.44 |
| | उपकरण चालन लागत | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | रायल्टी/राजस्व हिस्सा | - | - | - | 1,113.77 | 1,109.36 | 1,119.44 | - | - | - |
| | बीमा | 7.34 | 3.23 | 4.70 | 5.26 | 5.63 | 6.03 | 5.03 | 5.32 | 5.65 |
| | अन्य व्यय | 68.72 | 90.92 | 112.40 | 280.26 | 288.87 | 298.08 | 120.27 | 127.48 | 135.13 |
| | कुल | 162.24 | 197.29 | 285.47 | 1,491.76 | 1,502.80 | 1,529.41 | 217.68 | 230.73 | 244.22 |
| III | मूल्यह्रास | 557.62 | 686.98 | 1,283.05 | 1,107.96 | 1,120.78 | 1,129.33 | 1,017.89 | 1,088.70 | 1,115.64 |
| IV | ऊपरि शीर्षों का आबंटित हिस्सा | | | | | | | | | |
| | प्रबंधन एवं प्रशासन | 706.36 | 296.01 | 218.32 | 324.54 | 345.63 | 368.12 | 233.60 | 247.62 | 262.48 |
| | अन्य | - | - | - | - | - | - | | | |
| | कुल (i से iv) | 706.36 | 296.01 | 218.32 | 331.31 | 352.88 | 375.87 | 233.60 | 247.62 | 262.48 |
| V | परिचालन अधिशेष/(घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV) | 2,015.46 | 2,420.92 | 1,484.76 | 398.69 | 358.10 | 332.71 | 1,860.54 | 1,767.51 | 1,744.98 |

| | | | | | | | | | | |
|------|---|----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| VI | अधिशेष/घाटा | 2,015.46 | 2,420.92 | 1,484.76 | 398.69 | 358.10 | 332.71 | 1,860.54 | 1,767.51 | 1,744.98 |
| VII | गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी | 6,782.34 | 16,275.96 | 15,209.42 | 15,375.43 | 14,524.65 | 13,575.32 | 13,655.86 | 14,254.33 | 13,692.65 |
| VIII | लगाई गई पूंजी पर रिटर्न | 1,085.17 | 2,604.15 | 2,433.51 | 2,460.07 | 2,323.94 | 2,172.05 | 2,184.94 | 2,280.69 | 2,190.82 |
| IX | क्षमता का उपयोग | 119.80% | 118.19% | 103.91% | 104.52% | 104.66% | 105.51% | 104.52% | 104.66% | 105.51% |
| X | क्षमता के उपयोग के लिए समायोजित की गई आरओसीई | 1,085.17 | 2,604.15 | 2,433.51 | 2,460.07 | 2,323.94 | 2,172.05 | 2,184.94 | 2,280.69 | 2,190.82 |
| XI | निवल अधिशेष/ (घाटा) (Vi)-(x) | 930.29 | (183.23) | (948.75) | (2,061.38) | (1,965.84) | (1,839.34) | (324.39) | (513.18) | (445.84) |
| XII | प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल घाटा (XI / I) | | | | -61.91% | -58.95% | -54.62% | -9.74% | -15.39% | -13.24% |
| XIII | प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत घाटा | | | | -58.50% | | | -12.79% | | |

अनुलग्नक-2 (ग)

भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड

फार्म 5 बी (i) लोडिंग आर्म, घाटाशुल्क प्रबंधन के लिए लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

| क्र. सं. | विवरण | वास्तविक | | | प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर बीपीसीएल द्वारा दिए गए अनुमान | | | हमारे द्वारा मर्यादित किए गए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान | | |
|----------|------------------------------------|--------------|--------------|---------------|---|---------------|---------------|---|---------------|---------------|
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| I | परिचालन आय | 242.31 | 268.57 | 274.08 | 269.48 | 271.78 | 270.63 | 269.48 | 271.78 | 270.63 |
| II | प्रत्यक्ष परिचालन व्यय | | | | | | | | | |
| | परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम | 10.77 | 12.89 | 21.05 | 11.56 | 12.37 | 13.23 | 11.55 | 12.24 | 12.93 |
| | उपकरण चालन लागत | 33.65 | 42.21 | 59.24 | 66.98 | 81.67 | 97.39 | 63.38 | 67.19 | 71.22 |
| | रायल्टी/राजस्व हिस्सा | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | बीमा | 2.45 | 1.08 | 1.57 | 1.75 | 1.88 | 2.01 | 1.68 | 1.78 | 1.88 |
| | अन्य व्यय | 22.91 | 30.21 | 37.47 | 93.42 | 96.29 | 99.36 | 40.09 | 42.49 | 45.04 |
| | कुल | 69.78 | 86.39 | 119.32 | 173.71 | 192.20 | 211.99 | 116.70 | 123.70 | 131.08 |
| III | मूल्यवृद्धि | 49.47 | 55.81 | 66.86 | 57.38 | 81.13 | 104.88 | 74.78 | 79.98 | 81.96 |
| IV | ऊपरि शीर्षों का आबंटित हिस्सा | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | - | - | - |
| | (i) प्रबंधन एवं प्रशासन ऊपरि शीर्ष | - | - | - | - | - | - | | | |
| | (ii) सामान्य ऊपरि शीर्ष | - | - | - | - | - | - | | | |
| | कुल (i से iv) | | | | | | | | | |
| V | परिचालन अधिशेष / | 123.07 | 126.37 | 87.90 | 38.38 | (1.55) | (46.24) | 78.00 | 68.10 | 57.59 |

| | (घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV) | | | | | | | | | |
|------|---|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|---------|
| VI | अधिशेष/घाटा | 123.07 | 126.37 | 87.90 | 38.38 | (1.55) | (46.24) | 78.00 | 68.10 | 57.59 |
| VII | गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी | 725.73 | 670.37 | 608.52 | 607.98 | 1,026.84 | 1,421.96 | 827.69 | 863.96 | 829.92 |
| VIII | आरओसीई-अधिकतम अनुमान (16%/ 6.35%) | 116.12 | 107.26 | 97.36 | 97.28 | 164.30 | 227.51 | 132.43 | 138.23 | 132.79 |
| IX | क्षमता का उपयोग | 119.80% | 118.19% | 103.91% | 104.52% | 104.66% | 105.51% | 104.52% | 104.66% | 105.51% |
| X | क्षमता के उपयोग के लिए समायोजित की गई आरओसीई | 116.12 | 107.26 | 97.36 | 97.28 | 164.30 | 227.51 | 132.43 | 138.23 | 132.79 |
| XI | निवल अधिशेष/ (घाटा) (VI) - (X) | 6.95 | 19.11 | (9.46) | (58.89) | (165.85) | (273.75) | (54.43) | (70.14) | (75.19) |
| XII | परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल घाटा (XI / I) | | | | -21.85% | -61.02% | -101.15% | -20.20% | -25.81% | -27.78% |
| XIII | प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत घाटा | | | | -61.34% | | | -24.60% | | |

अनुलग्नक II (घ)

भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड
जल बंकरिंग एवं अन्य के लिए लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

| क्र. सं. | विवरण | वास्तविक | | | प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर बीपीसीएल द्वारा दिए गए अनुमान | | | हमारे द्वारा मर्यादित किए गए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान | | |
|----------|---|--------------|--------------|--------------|---|--------------|--------------|---|--------------|--------------|
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| I | परिचालन आय | 108.69 | 132.52 | 68.85 | 66.48 | 67.68 | 67.08 | 73.47 | 74.80 | 74.12 |
| II | प्रत्यक्ष परिचालन व्यय | | | | | | | | | |
| | परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम | 5.39 | 6.45 | 11.26 | 5.78 | 6.18 | 6.62 | 5.77 | 6.12 | 6.92 |
| | उपकरण चालन लागत | 13.46 | 16.88 | 23.70 | 26.79 | 32.67 | 38.95 | 25.35 | 26.88 | 28.49 |
| | रायल्टी/राजस्व हिस्सा | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | बीमा | 1.22 | 0.54 | 0.78 | 0.88 | 0.94 | 1.00 | 0.84 | 0.89 | 0.94 |
| | अन्य व्यय | 11.45 | 15.11 | 18.73 | 46.71 | 48.15 | 49.68 | 20.04 | 21.25 | 22.52 |
| | कुल | 31.52 | 38.97 | 35.33 | 80.16 | 87.94 | 96.26 | 52.01 | 55.13 | 58.87 |
| III | मूल्यहास | 7.61 | 8.59 | 10.58 | 12.50 | 12.50 | 12.50 | 11.59 | 12.39 | 12.70 |
| IV | ऊपरि शीर्षों का आबंटित हिस्सा | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | - | - | - |
| | प्रबंधन एवं प्रशासन ऊपरि शीर्ष | - | - | - | - | - | - | | | |
| | सामान्य ऊपरि शीर्ष | - | - | - | - | - | - | | | |
| | कुल (I से IV) | - | - | - | - | - | - | | | |
| V | परिचालन अधिशेष / (घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV) | 69.56 | 84.96 | 22.94 | (26.18) | (32.76) | (41.68) | 9.88 | 7.28 | 2.55 |
| VI | अधिशेष/घाटा | 69.56 | 84.96 | 22.94 | (26.18) | (32.76) | (41.68) | 9.88 | 7.28 | 2.55 |
| VII | गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी | 111.65 | 103.13 | 98.32 | 166.93 | 154.43 | 141.93 | 128.81 | 134.46 | 129.16 |

| | | | | | | | | | | |
|------|---|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| VIII | आरओसीई- अनुमेय अधिकतम | 17.86 | 16.50 | 15.73 | 26.71 | 24.71 | 22.71 | 20.61 | 21.51 | 20.67 |
| IX | क्षमता का उपयोग | 119.80% | 118.19% | 103.91% | 104.52% | 104.66% | 105.51% | 104.52% | 104.66% | 105.51% |
| X | क्षमता के उपयोग के लिए समायोजित की गई आरओसीई | 17.86 | 16.50 | 15.73 | 26.71 | 24.71 | 22.71 | 20.61 | 21.51 | 20.67 |
| XI | निवल अधिशेष/ (घाटा) (VI) - (X) | 51.70 | 68.46 | 7.21 | (52.89) | (57.47) | (64.39) | (10.73) | (14.23) | (18.12) |
| XII | परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल घाटा (XI / I) | | | | -79.56% | -84.91% | -95.99% | -14.61% | -19.03% | -24.44% |
| XIII | प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत घाटा | | | | -86.82% | | | -19.36% | | |

अनुलग्नक II (ड.)

भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड
फार्म 5 बी (1) पाइप लाइन, कंप्रेसर, वेपोराइजर, पिगिंग के लिए लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

| क्र.सं. | विवरण | वास्तविक | | | प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर बीपीसीएल द्वारा दिए गए अनुमान | | | हमारे द्वारा मर्यादित किए गए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान | | |
|---------|---|--------------|--------------|--------------|---|---------------|---------------|---|--------------|--------------|
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| I | परिचालन आय | 72.56 | 83.20 | 85.76 | 84.87 | 85.70 | 85.29 | 84.87 | 85.70 | 85.29 |
| II | प्रत्यक्ष परिचालन व्यय | | | | | | | | | |
| | परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम | 5.39 | 6.45 | 10.52 | 5.78 | 6.18 | 6.62 | 5.77 | 6.12 | 6.47 |
| | उपकरण चालन लागत | 20.19 | 25.32 | 35.54 | 40.19 | 49.00 | 58.43 | 38.03 | 40.31 | 42.73 |
| | रायल्टी/राजस्व हिस्सा | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | बीमा | 1.22 | 0.54 | 0.78 | 0.88 | 0.94 | 1.00 | 0.84 | 0.89 | 0.94 |
| | अन्य व्यय | 11.45 | 15.11 | 18.73 | 46.71 | 48.15 | 49.68 | 20.04 | 21.25 | 22.52 |
| | कुल | 38.25 | 47.42 | 65.58 | 93.56 | 104.27 | 115.73 | 64.68 | 68.57 | 72.66 |
| III | मूल्यहास | 76.10 | 85.86 | 106.22 | 87.38 | 87.38 | 87.38 | 115.98 | 124.05 | 127.12 |
| IV | ऊपरि शीर्षों का आर्बिटिट हिस्सा | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | - | - | - |
| | प्रबंधन एवं प्रशासन | - | - | - | - | - | - | | | |
| | सामान्य ऊपरि शीर्ष | - | - | - | - | - | - | | | |
| | कुल (i कुल iv) | - | - | - | - | - | - | | | |
| V | परिचालन अधिशेष / (घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV) | (41.79) | (50.08) | (86.04) | (96.07) | (105.95) | (117.83) | (95.79) | (106.91) | (114.49) |

| | | | | | | | | | | |
|------|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| VI | अविशेष/घाटा | (41.79) | (50.08) | (86.04) | (96.07) | (105.95) | (117.83) | (95.79) | (106.91) | (114.49) |
| VII | गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी | 1,116.50 | 1,031.34 | 990.81 | 914.57 | 827.19 | 739.81 | 1,290.49 | 1,347.05 | 1,293.97 |
| VIII | आरओसीई- अनुमेय अधिकतम | 178.64 | 165.01 | 158.53 | 146.33 | 132.35 | 118.37 | 206.48 | 215.53 | 207.03 |
| IX | क्षमता का उपयोग | 119.80% | 118.19% | 103.91% | 104.52% | 104.66% | 105.51% | 104.52% | 104.66% | 105.51% |
| X | क्षमता के उपयोग के लिए समायोजित की गई आरओसीई | 178.64 | 165.01 | 158.53 | 146.33 | 132.35 | 118.37 | 206.48 | 215.53 | 207.03 |
| XI | निवल अधिशेष/ (घाटा) (VI) - (X) | (220.43) | (215.09) | (244.57) | (242.40) | (238.30) | (236.20) | (302.27) | (322.44) | (321.52) |
| XII | परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल घाटा (XI / I) | | | | 285.61% | 278.05% | 276.95% | 356.16% | 376.23% | 376.99% |
| XIII | प्रचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत घाटा | | | | 280.20% | | | 369.79% | | |

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 3rd September, 2014

No. TAMP/68/2012- BPCL.—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963, had disposed of the proposal received from the Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) for general revision of its Scale of Rates, in the Meeting of the Authority held on 4 August 2014. However, considering the time required for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority and considering that the revised Scale of Rates is based on the financial / cost position of the BPCL for the period of 18 months from 01 October 2014 to 31 March 2016, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates so approved were notified in the Gazette of India on 19 August 2014 by an Order dated 4 August 2014 vide Gazette No.242. Further, it was stated in the said Notification dated 19 August 2014 that this Authority will notify the Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the reasoned Speaking Order connected with disposal of the proposal of the BPCL for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/68/2012-BPCL

Bharat Petroleum Corporation Limited

- - - -

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 4th day of August, 2014)

This case relates to a proposal received from Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) for general revision of its Scale of rates.

2.1. The existing Scale of Rates of the BPCL was last revised vide Order dated 3 September, 2010. *Vide* the said Order, the then existing Wharf Management charges were increased by 36.82%, pipeline pigging etc. were increased by 50.36% and an across the board increase of 6.78% in the then existing wharfage rates was granted and status quo in the bunkering activity was maintained. The validity of the SOR prescribed in the said Order was till 31 March, 2013.

2.2. In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trust Act, 1963, this Authority had passed a Common Order in September, 2008 refining /clarifying certain areas of the approach / practice followed in tariff setting exercise of major port trusts and private terminals thereat. In the said Order, the major port trusts and private terminals are, inter alia, required to file their tariff proposals by 30 June of the financial year in which tariff revision falls due. Since the validity of the Scale of Rates of BPCL fixed in September, 2010 fell due in 2012-13, the BPCL was required to submit its proposal for revision of its tariff by 30 June, 2012.

2.3. Accordingly, the BPCL was reminded in this regard well in time vide our letter No.TAMP/39/2005-Misc dated 7 May, 2012. In response, the BPCL vide its letter dated 25 June, 2012 requested for time till 15 August 2012 to file its proposal for revision of its tariff on the ground that it wanted to include a new tariff item to operate the LPG cryogenic facilities at its jetty. The BPCL was allowed time, as requested by it, to file its proposal.

2.4. Since the BPCL did not file its proposal by 15 August, 2012, the BPCL was again advised to file its proposal vide our letter No. TAMP/39/2005-Misc dated 30 August, 2012. In response, the BPCL vide its letter dated 4 September, 2012 by stating that it would not be able to submit the proposal within the stipulated time period, requested time till 30 September, 2012. The request of the BPCL was acceded to and the position was communicated to BPCL vide our letter dated 21 September 2012. In response the BPCL vide its letter dated 27 September, 2012 by pleading their inability to submit their proposal due to half yearly closing, requested an extension for 20 more days.

3.1. In this backdrop, the BPCL under cover of its letter No. BPCL/JNP/OPS dated 16 October, 2012 filed its proposal for general revision of its Scale of Rates. However, on a preliminary scrutiny of the proposal, it was seen that the BPCL did not furnish its proposed draft Scale of Rates. In this regard, it is relevant here to mention that Clause No.3.2.4 of the tariff guidelines of March, 2005, *inter alia*, stipulates to circulate the revised proposed tariff to the users. Since the BPCL had not furnished the proposed draft Scale of Rates, it was not found possible to circulate an incomplete proposal without the proposed draft Scale of Rates to the users.

3.2. In view of this, we had vide our letter dated 29 October, 2012 requested the BPCL to furnish the proposed draft Scale of Rates and the audited Annual Accounts for the years 2009-10 to 2011-12. The BPCL was also informed that the proposal dated 16 October, 2012 filed by the BPCL would be taken up for further processing only after receipt of the requisite documents.

3.3. In response, the BPCL vide its letter dated 19 November, 2012 furnished only the changes proposed in the Scale of Rates in a tabular form and not the complete proposed draft Scale of Rates i.e., alongwith conditionalities.

3.4. The BPCL was once again requested vide our letter dated 4 December, 2012 to furnish its proposed draft Scale of Rates alongwith the governing conditionalities. The BPCL was also requested to furnish all revenue and capital

transactions pertaining to the Liquid Cargo Jetty at JNPT duly certified by a practicing Chartered Accountant along with the audited Annual Accounts for the years 2009-10 to 2011-12 of the Company as a whole.

4.1. The BPCL vide its letter dated 12 February, 2013 furnished the certified statement/s showing Income & Expenditure and Capital Employed for the year 2009-10 to 2011-12. However, the BPCL did not furnish the draft Scale of Rates as was requested earlier. Further, it was seen from the documents furnished by the BPCL that-

- (i) In the Income & Expenditure statement the BPCL furnished the consolidated figure of Total Income for each of the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 and did not furnish the breakup of total income.
- (ii) With reference to the statement of capital employed at BPCL Jetty, the BPCL furnished the data in the form of three tables but did not mention the year to which each of the table pertains to.
- (iii) The BPCL did not furnish the audited Annual Accounts for the years 2009-10 to 2011-12 of the Company as a whole, as requested by us earlier.

4.2. In the meanwhile, the BPCL under cover of its letter dated 18 February, 2013 furnished its proposed draft Scale of Rates.

4.3. On receipt of the proposed draft Scale of Rates, the proposal of BPCL was taken up on consultation with the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), being the Licensor port and the relevant users/ user organisations.

5. The main submissions made by the BPCL in its proposal dated 16 October, 2012 are summarised below:

- (i) The proposal is for the tariff cycle 2013-14 to 2015-16.
- (ii) The actual traffic for the years 2009-10 to 2012-13 and estimated traffic for the years 2013-14 to 2015-16, as furnished by the BPCL, is given below:

| Years | Traffic (in MT) |
|---------|-----------------|
| 2009-10 | 64,99,886 |
| 2010-11 | 65,88,900 |
| 2011-12 | 65,00,722 |
| 2012-13 | 57,15,064 |
| 2013-14 | 57,48,400 |
| 2014-15 | 57,56,100 |
| 2015-16 | 58,03,100 |

- (iii) The estimated financial/ cost implications at the existing level of tariff as shown in the consolidated income and cost statement furnished by the BPCL are summarised below:

(₹ in lakhs)

| Sl. No | Particulars | At existing tariff | | |
|--------|---|--------------------|-----------|-----------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| (i). | Traffic (in MTs/TEUs) | 5,748,400 | 5,756,100 | 5,803,100 |
| (ii). | Operating income | 3,750.55 | 3,759.72 | 3,790.32 |
| (iii). | Net surplus / deficit | -2,420.70 | -2,443.28 | -2,359.24 |
| (iv). | Net deficit as a percentage of operating income | -64.54% | -64.99% | -62.24% |
| (v). | Average net deficit as a percentage of operating income | -63.92% | | |

- (iv) The BPCL has sought an across the board increase of 63.92% over the existing rates.

- (v) The BPCL is seeking revision in the following categories of charges:

- (a) Wharfage
- (b) Wharfage Management
- (c) Loading Arm
- (d) Pipelines charges

- (e) Use of Compressor
- (f) Use of Vaporiser
- (g) Hard Pigging
- (h) Soft Pigging
- (i) Liquid Nitrogen
- (j) Bunkering services through pipeline
- (k) Fresh water – Coastal vessel
- (l) Fresh water – Foreign vessels

(vi). The BPCL has proposed to introduce a new tariff item viz. wharfage for LPF cryogenic facility.

6.1. While acknowledging the proposal vide our letter dated 27 February, 2013, the BPCL was requested to furnish the Income and the Expenditure statement showing complete details of total Income under various heads for the years 2009-10 to 2011-12 instead of the consolidated figure of the total income. The BPCL was also requested to confirm that the statement of Capital employed at BPCL jetty furnished by it under cover of its letter dated 12 February, 2013 is with reference to the years 2009-10 to 2011-12. The BPCL was also requested to furnish the audited annual accounts for the years 2009-10 to 2011-12 for the company as a whole.

6.2. The BPCL vide its letter dated 23 March, 2013 has furnished product wise income statement as requested vide our letter dated 29 October, 2012 and 27 February, 2013.

6.3. The BPCL vide its letter dated 23 March, 2013 had responded only with reference to the details of the total income. The BPCL was, therefore, again requested vide our letter dated 2 May, 2013 to confirm that the statement of Capital Employed at BPCL jetty furnished by BPCL under cover of its letter dated 12 February 2013 is with reference to the years 2009-10 to 2011. Also, the BPCL was requested to furnish copy of the Audited Annual Accounts for the years 2009-10 to 2011-12 of the Company as a whole.

Further, since the financial year 2012-13 was already over, the BPCL was requested to furnish all revenue and capital transaction pertaining to the Liquid Cargo Jetty at JNPT duly certified by a Chartered Accountant alongwith the audited Annual Accounts for the year 2012-13 for the Company as a whole.

6.4. In response, the BPCL vide its letter dated 24 May, 2013 has furnished the statement of capital employed at BPCL related to the financial year 2009-10 to 2011-12 and financial document of the company as a whole for the period 2009-10 to 2011-12. Further, the BPCL has stated that annual expenditure account and statement of capital employed at BPCL jetty for the financial year 2012-13 is under process and the same would be submitted soon.

7. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of BPCL vide its letter dated 16 October 2012 and 18 February, 2013 was forwarded to the licensor port JNPT as well as to the concerned users/ user organizations seeking their comments. The comments received from the users were forwarded to BPCL as feedback information. The BPCL has furnished its comments on the comments of some of the users.

8.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the BPCL was requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 18 June, 2013. The BPCL vide its letter dated 16 September 2013 has responded. While responding to the queries, the BPCL has revised its proposal. The queries raised by us and the response of the BPCL are tabulated below :

| Sl. No. | Queries raised by us | Response of BPCL |
|---------|--|--|
| A | GENERAL: | |
| (i) | In respect of Sl.No.3 of Form -1, BPCL has stated that its pricing strategy is cost based. BPCL to bring out the impact of the anticipated improvement in the productivity and on the unit price. | BPCL pricing strategy is cost based. The hike in tariff is to provide sufficient surplus to sustain and maintain the level of services being provided and also to improve safety and environmental measures. |
| (ii) | The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The BPCL at Sl. No. 6 of its Form – 1 has furnished the details relating to the current performance, which is nothing but capacity utilization. It has, however, not furnished the details about the targeted objectives for productivity enhancement measures. The BPCL to furnish the requisite details. Such benchmark in the level of productivity may be included in the Scale of Rates as a conditionality governing the respective tariff items. | <p>BPCL has following facility;</p> <p>(a) The BPCL jetty is used by private tank farm operator.</p> <p>(b) Loading Arm-used for petroleum products excluding crude oil, oils and chemicals.</p> <p>(c) BPCL Pipeline users are less than 5% of POL users (Mostly BPCL and IOC). All other user have their own pipeline extending to the water front at berth.</p> <p>BPCL cannot influence the discharge rates at cargo which is dependent on ship pumping rate, pipeline diameter, and storage capacity. BPCL also cannot influence the loading rate for cargo since shore pump are operated by the respective tank farm</p> |

| | | <div>operators.</div> <div>Berth availability is governed by queuing and discharge rate at berth which are not under BPCL control. BPCL cannot guarantee berth availability since it does not have total control over berthing norms, which are formed by JNPT.</div> <div>Under the circumstances, the best measure of efficiency is the capacity utilization.</div> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|--|---|-------------|-----------|------------|--|--------------|---------|-----------------------------|----------|-------------|---------|-----------------|--|---------------|--------|-------------|-------|----------------------|--------|----------------------|--------|-----------------------------|-------|------------------|--------|------------------------|------|-------------------------|------|-----------------------|------|----------------|------|------|-------|---------------------|-------|--------------|----------|-------------|--------|-------------------|----------|---------------------|---------|-------|-------------|---------|--|--|--|--|--------------|-------------|-----------|------|------------------|-------|--------|-------|------|-------------------|--------|----------|--------|------|-----------------|------|--------|---|------|---------------------|-----------|------------|----------|------|------------------|-----------|------------|----------|------|-------------------|-------|--------|------|------|---------------------|------|--------|------|------|------------------|------|--------|------|------|-------------------|------|--------|---|------|------------------|-------|--------|-------|------|---------------|------|--------|------|------|-----------------|--------|----------|--------|------|-------------------|--------|---------|-------|------|-------------------|-------|---------|-------|------|----------|------|--------|------|
| (iii) | <div>Since the financial year 2012-13 is already over, the BPCL to furnish the following:</div> <div>(a) Provisional annual accounts for the year 2012-13, if audited annual accounts are not available.</div> <div>(b) The Income & Expenditure statement reflecting the actuals for the year 2012-13 relating to the BPCL Liquid cargo jetty, duly certified by a Chartered Accountant.</div> <div>(c) Statement of Capital employed at BPCL jetty reflecting the actuals for the year 2012-13, duly certified by a Chartered Accountant.</div> <div>(d) to review the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 based on the actuals for the year 2012-13, if required, and submit its revised proposal in the prescribed formats.</div> | <div>(a) BPCL has furnished audited financial statement for the year 2012-13.</div> <div>(b) BPCL has furnished Certified Income Expenditure statement for the year 2012-13 relating to BPCL Liquid Cargo jetty.</div> <div><div>₹ in Lakhs</div><table><tr><th>PARTICULARS</th><th>2012-13</th></tr><tr><td>Income (A)</td><td></td></tr><tr><td>Total Income</td><td>3700.30</td></tr><tr><td>Less : Royalty paid to JNPT</td><td>1,219.75</td></tr><tr><td>Net Revenue</td><td>2480.55</td></tr><tr><td>Expenditure (B)</td><td></td></tr><tr><td>Employee Cost</td><td>100.04</td></tr><tr><td>Travel Cost</td><td>17.50</td></tr><tr><td>Repair & Maintenance</td><td>118.48</td></tr><tr><td>Jetty Operating Cost</td><td>211.21</td></tr><tr><td>Electricity & Water Charges</td><td>57.71</td></tr><tr><td>Security Charges</td><td>187.33</td></tr><tr><td>Communication Expenses</td><td>0.61</td></tr><tr><td>Courier Postal expenses</td><td>0.09</td></tr><tr><td>Printing & Stationery</td><td>0.77</td></tr><tr><td>Insurance Cost</td><td>7.83</td></tr><tr><td>Rent</td><td>27.01</td></tr><tr><td>Other Admn Expenses</td><td>14.59</td></tr><tr><td>Depreciation</td><td>1,466.70</td></tr><tr><td>MGT Charges</td><td>281.67</td></tr><tr><td>Total Expenditure</td><td>2,491.54</td></tr><tr><td>Profit/(Loss) (A-B)</td><td>(10.99)</td></tr></table></div> <div>(c) BPCL has furnished certified statement of capital employed at BPCL jetty reflecting the actual for the year 2012-13.</div> <div><table><tr><th>Class</th><th>Description</th><th colspan="3">₹ Lakhs</th></tr><tr><th></th><th></th><th>Acquis. Val.</th><th>Accum. Dep.</th><th>Book val.</th></tr><tr><td>2022</td><td>Building-General</td><td>87.90</td><td>(0.52)</td><td>87.38</td></tr><tr><td>3031</td><td>Plant & Machinery</td><td>877.84</td><td>(434.66)</td><td>443.18</td></tr><tr><td>3039</td><td>P & M < ₹5000/-</td><td>0.12</td><td>(0.12)</td><td>-</td></tr><tr><td>3066</td><td>Jetties & Dry Docks</td><td>10,510.46</td><td>(5,574.96)</td><td>4,935.50</td></tr><tr><td>3132</td><td>Tank & Pipelines</td><td>11,294.46</td><td>(1,969.45)</td><td>9,325.02</td></tr><tr><td>5041</td><td>Furniture General</td><td>10.85</td><td>(3.78)</td><td>7.06</td></tr><tr><td>5051</td><td>Refrigeration Plant</td><td>0.71</td><td>(0.09)</td><td>0.62</td></tr><tr><td>5052</td><td>Aircon Machinery</td><td>6.67</td><td>(0.49)</td><td>6.18</td></tr><tr><td>7089</td><td>Vehicle < ₹5000/-</td><td>0.07</td><td>(0.07)</td><td>-</td></tr><tr><td>8142</td><td>Office Equipment</td><td>15.86</td><td>(5.10)</td><td>10.76</td></tr><tr><td>8143</td><td>Mobile Phones</td><td>0.17</td><td>(0.16)</td><td>0.01</td></tr><tr><td>8153</td><td>Electrical Eqmt</td><td>264.59</td><td>(106.35)</td><td>158.24</td></tr><tr><td>8154</td><td>Sundry Mech. Eqmt</td><td>113.08</td><td>(60.64)</td><td>52.44</td></tr><tr><td>8155</td><td>Multi Media Eqpts</td><td>82.77</td><td>(35.63)</td><td>47.14</td></tr><tr><td>8158</td><td>IT Asset</td><td>4.44</td><td>(2.58)</td><td>1.86</td></tr></table></div> | PARTICULARS | 2012-13 | Income (A) | | Total Income | 3700.30 | Less : Royalty paid to JNPT | 1,219.75 | Net Revenue | 2480.55 | Expenditure (B) | | Employee Cost | 100.04 | Travel Cost | 17.50 | Repair & Maintenance | 118.48 | Jetty Operating Cost | 211.21 | Electricity & Water Charges | 57.71 | Security Charges | 187.33 | Communication Expenses | 0.61 | Courier Postal expenses | 0.09 | Printing & Stationery | 0.77 | Insurance Cost | 7.83 | Rent | 27.01 | Other Admn Expenses | 14.59 | Depreciation | 1,466.70 | MGT Charges | 281.67 | Total Expenditure | 2,491.54 | Profit/(Loss) (A-B) | (10.99) | Class | Description | ₹ Lakhs | | | | | Acquis. Val. | Accum. Dep. | Book val. | 2022 | Building-General | 87.90 | (0.52) | 87.38 | 3031 | Plant & Machinery | 877.84 | (434.66) | 443.18 | 3039 | P & M < ₹5000/- | 0.12 | (0.12) | - | 3066 | Jetties & Dry Docks | 10,510.46 | (5,574.96) | 4,935.50 | 3132 | Tank & Pipelines | 11,294.46 | (1,969.45) | 9,325.02 | 5041 | Furniture General | 10.85 | (3.78) | 7.06 | 5051 | Refrigeration Plant | 0.71 | (0.09) | 0.62 | 5052 | Aircon Machinery | 6.67 | (0.49) | 6.18 | 7089 | Vehicle < ₹5000/- | 0.07 | (0.07) | - | 8142 | Office Equipment | 15.86 | (5.10) | 10.76 | 8143 | Mobile Phones | 0.17 | (0.16) | 0.01 | 8153 | Electrical Eqmt | 264.59 | (106.35) | 158.24 | 8154 | Sundry Mech. Eqmt | 113.08 | (60.64) | 52.44 | 8155 | Multi Media Eqpts | 82.77 | (35.63) | 47.14 | 8158 | IT Asset | 4.44 | (2.58) | 1.86 |
| PARTICULARS | 2012-13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Income (A) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total Income | 3700.30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Less : Royalty paid to JNPT | 1,219.75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Net Revenue | 2480.55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Expenditure (B) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Employee Cost | 100.04 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Travel Cost | 17.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Repair & Maintenance | 118.48 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jetty Operating Cost | 211.21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Electricity & Water Charges | 57.71 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Security Charges | 187.33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Communication Expenses | 0.61 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Courier Postal expenses | 0.09 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Printing & Stationery | 0.77 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Insurance Cost | 7.83 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rent | 27.01 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Other Admn Expenses | 14.59 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Depreciation | 1,466.70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| MGT Charges | 281.67 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total Expenditure | 2,491.54 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Profit/(Loss) (A-B) | (10.99) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Class | Description | ₹ Lakhs | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Acquis. Val. | Accum. Dep. | Book val. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2022 | Building-General | 87.90 | (0.52) | 87.38 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3031 | Plant & Machinery | 877.84 | (434.66) | 443.18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3039 | P & M < ₹5000/- | 0.12 | (0.12) | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3066 | Jetties & Dry Docks | 10,510.46 | (5,574.96) | 4,935.50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3132 | Tank & Pipelines | 11,294.46 | (1,969.45) | 9,325.02 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5041 | Furniture General | 10.85 | (3.78) | 7.06 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5051 | Refrigeration Plant | 0.71 | (0.09) | 0.62 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5052 | Aircon Machinery | 6.67 | (0.49) | 6.18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7089 | Vehicle < ₹5000/- | 0.07 | (0.07) | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8142 | Office Equipment | 15.86 | (5.10) | 10.76 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8143 | Mobile Phones | 0.17 | (0.16) | 0.01 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8153 | Electrical Eqmt | 264.59 | (106.35) | 158.24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8154 | Sundry Mech. Eqmt | 113.08 | (60.64) | 52.44 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8155 | Multi Media Eqpts | 82.77 | (35.63) | 47.14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8158 | IT Asset | 4.44 | (2.58) | 1.86 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|--|--|------------------|--------------------|----------|----------|----------|------|--------------------|------|--------|---|--|--------------|------------------|------------------|------------------|
| | | <table><tr><td>8162</td><td>Fire Fighting Eqmt</td><td>2,200.96</td><td>(369.23)</td><td>1,831.74</td></tr><tr><td>8163</td><td>Sundries < ₹5000/-</td><td>0.04</td><td>(0.04)</td><td>-</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>25,470.99</td><td>(8563.86)</td><td>16,907.13</td></tr></table> | 8162 | Fire Fighting Eqmt | 2,200.96 | (369.23) | 1,831.74 | 8163 | Sundries < ₹5000/- | 0.04 | (0.04) | - | | Total | 25,470.99 | (8563.86) | 16,907.13 |
| 8162 | Fire Fighting Eqmt | 2,200.96 | (369.23) | 1,831.74 | | | | | | | | | | | | | |
| 8163 | Sundries < ₹5000/- | 0.04 | (0.04) | - | | | | | | | | | | | | | |
| | Total | 25,470.99 | (8563.86) | 16,907.13 | | | | | | | | | | | | | |
| | | (d) The BPCL does not feel the requirement to revise the estimates for the period 2013-14 to 2015-16, on the basis of certified income expenditure for the year 2012-13. | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iv) | Rebates and discounts, if any, over the notified ceiling tariff, allowed by BPCL during the years 2010-11 to 2012-13 to be furnished year wise. | BPCL has not allowed any rebates and discount over the notified ceiling tariff during the years 2010-11 to 2012-13. | | | | | | | | | | | | | | | |
| (v) | <p>It may be recalled that the BPCL in September 2012 had approached this Authority for fixation of tariff for handling LPG at JNPT liquid cargo jetty and had envisaged to adopt the rates prevailing at Jawahardweep on adhoc basis. Since the proposal filed by BPCL was neither supported by any costing nor was any document furnished by BPCL reflecting the consent of the users, as stipulated in Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, the BPCL was requested vide our letter no.TAMP/56/2012-BPCL dated 17 September 2012 to file a proposal in compliance with the tariff guidelines of 2005. Subsequently, we did not hear from BPCL. Now, the BPCL in its general revision proposal have stated that it has commenced with the new facility of LPG and that the rate of ₹60 per MT prevailing at Jawahar Dweep has been taken as per the guidelines. It is also seen from the cost statement that it has handled LPG from 2011-12 onwards. In this connection, the BPCL to:</p> <p>(a) Clarify whether the action taken by it to implement the prevailing rate at Jawahardweep as the rate for the LPG to be handled at the Liquid cargo jetty is in line with clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of March, 2005.</p> <p>(b) Furnish the date of commencement of the LPG facility.</p> <p>(c) Furnish a copy of the trade Circular that would have been issued by the BPCL to the trade in this regard.</p> <p>(d) As stipulated in the guidelines, furnish workings along with the cost elements to arrive at the proposed rate of ₹60 per MT and also furnish the consent of the users.</p> <p>It may be noted that in case of non-compliance to the stipulation contained in the tariff guidelines of 2005, this Authority may not be in a position to accord retrospective approval to the rate levied for the LPG facility on adhoc basis.</p> | <p>(a) BPCL has taken the rate prevailing at Jawahar Dweep as the rate for handling LPG at our jetty. As per clause 2.12 of tariff guidelines of March 2005, when new facility is commissioned initial tariff shall not exceed the tariff at same port for comparable facilities. If such comparison is not available, prevailing tariff at comparable nearby port will be considered as the reference level. The initial tariff so adopted will be valid for the first year of operation where after revised tariff will be fixed based on the admissible cost and investment of the private operator. Hence, the BPCL have taken the rate prevailing at Jawahar Dweep for LPG and subsequently have submitted their proposal for revision of tariff.</p> <p>(b) The date of commencement of LPG facility is 30/01/2012.</p> <p>(c) BPCL has furnished copy of Trade Notice dated. 24.02.2012. The Trade Notice states that the LPG Cryogenic facility has been completed and that the first vessel MT MAERSK HONOUR will be handled on 07.03.2012.</p> <p>(d) In connection with consent of current user it is stated that currently only BPCL is the user of LPG facility. The BPCL has arrived at proposed rate of 60/MT by adopting the rate prevailing at nearby Port Jawahar Dweep.</p> | | | | | | | | | | | | | | | |
| B. | <u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form – 7 of the tariff proposal filed by BPCL, the BPCL to clarify/ furnish the following: | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) | In the Form –7, the BPCL has compared the estimates of the years 2009-10 to 2011-12 with the actuals for the said period. It may be recalled that during the general revision of BPCL in September 2010, the estimates for the years 2010-11 to 2012-13 have been relied upon. Therefore, the Form | In connection with inclusion of financial year 2012-13 and exclusion of financial year 2009-10 from Form No 7 it is stated that the same has been done. The reasons for variation between actual vis-à-vis estimates are as under: | | | | | | | | | | | | | | | |

| | <p>– 7 may be modified by excluding the comparison for the year 2009-10 and instead including the comparison of actuals vis-à-vis estimates for the year 2012-13. The BPCL also to furnish reasons for variation in the actuals vis-à-vis estimates in each of the parameters contained in the cost statement.</p> | <p>Financial Year 2010-11 <u>(a) Increase in throughput by 20.13%</u></p> <p>The main reason for increase in throughput by 20.13% was better throughput performance from estimated throughput of Edible Oil, MEG and Furnace Oil. The statement is furnished in tabular form:</p> <table><tr><th colspan="4">Statement of Actual Vis a Vis Estimate Throughput comparison for 2010-11</th></tr><tr><th>S. No.</th><th>Product</th><th>Estimated Throughput</th><th>Actual Throughput</th></tr><tr><td>1</td><td>Edible Oil</td><td>600000</td><td>843669</td></tr><tr><td>2</td><td>MEG</td><td>120000</td><td>392305</td></tr><tr><td>3</td><td>Furnace Oil</td><td>100000</td><td>608570</td></tr><tr><td colspan="2">Total</td><td>820000</td><td>1844544</td></tr></table> <p><u>(b) Increase in Total Operating Income by 24.18%</u> Better throughput performance of Edible Oil, MEG and Furnace Oil had resulted in increase in total Operating Income by 24.18% as compared to the estimated operating income.</p> <p><u>(c) Increase in actual Overhead by 191.74% as compare to estimated Overhead</u> In financial year 2010-11, the overhead has increased by 191.74%. The main factor for this increase is rent expense. In current financial year, the company has paid Rent of ₹383.47 lacs. This can be verified from audited financial statement that in this year company has paid excess rent as compared to other year since company has paid past arrears of Rent to JNPT.</p> <p><u>(d) Actual Capital Employed is lesser as compare to estimated Capital Employed by 22%</u> The company has incurred expenditure on LPG project, and firefighting facility during the year, however, same were under work in progress. The same was capitalized in Financial Year 2011-2012. Hence, there is a difference between actual and estimated capital employed.</p> <p>Financial Year 2011-12 <u>(a) Increase in operating Income by 27.15%</u></p> <p>Increased throughput of Edible Oil, MEG, and Crude Oil, as compared to the estimated throughput had resulted in increase in operating income by 27.15%. The increase in throughput has resulted in increase in operating income.</p> <p><u>(b) Actual Capital Employed is more as compared to estimated Capital Employed by 62.51%</u></p> <p>As explained above, in current year LPG project was commissioned. Further, the firefighting facility was also capitalized in same year.</p> <p>Financial Year 2012-13 <u>(a) Actual Operating Surplus lesser as compare to estimated surplus by 49.05%</u> Increased CISF cost which is included in other expenses increased which resulted in increase in overhead. Further, due to more capital employed, actual depreciation is also increased from estimated depreciation. Hence, there is decrease in operating surplus by 49.05%.</p> | Statement of Actual Vis a Vis Estimate Throughput comparison for 2010-11 | | | | S. No. | Product | Estimated Throughput | Actual Throughput | 1 | Edible Oil | 600000 | 843669 | 2 | MEG | 120000 | 392305 | 3 | Furnace Oil | 100000 | 608570 | Total | | 820000 | 1844544 |
|--|--|---|--|------|---|-------------------------------------|--------|---------|----------------------|-------------------|---|------------|--------|--------|---|-----|--------|--------|---|-------------|--------|--------|-------|--|--------|---------|
| Statement of Actual Vis a Vis Estimate Throughput comparison for 2010-11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S. No. | Product | Estimated Throughput | Actual Throughput | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Edible Oil | 600000 | 843669 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | MEG | 120000 | 392305 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Furnace Oil | 100000 | 608570 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | | 820000 | 1844544 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii) | In Form – 7, the estimates considered by BPCL for the years 2010-11 and 2011-12 do not match with the projections for the years 2010-11 and 2011-12, relied upon in the Order of September 2010. The BPCL to modify the Form – 7 so as to capture the estimates considered in the tariff Order of September 2010 for the years 2010-11 and 2011-12. | BPCL has considered the estimated figure as considered in the tariff Order of September 2010 for the financial year 2010-11 to 2012-13. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iii) | This Authority had granted an increase of 36.82% in the then existing rate prescribed for the wharfage management activity, an increase of 50.36% in the then existing rates prescribed for the activity of providing pipeline services, compressor, hard pigging, foam pigging, liquid nitrogen and vaporizing charges etc. The BPCL to update the estimated income for the years 2010-11 to 2012-13 as reflected in the Cost statement of BPCL, forming part of the Order of November 2010, so as to give effect to the increase in the estimated income considered in the said Order. | <p>BPCL has updated the estimated income for year 2010-11 to 2012-13 as reflected in cost statement of BPCL forming part of order of November 2010. The Tariff in said order was increased by 6.785% and accordingly, we have increased the estimated income by 6.78% for the Financial Year 2010-11 to 2012-13. The BPCL has furnished the working which is tabulated below:</p> <table><tr><th>S. No.</th><th>Year</th><th>Estimated Income as per cost statement filed in</th><th>Estimated Income based on increased</th></tr></table> | S. No. | Year | Estimated Income as per cost statement filed in | Estimated Income based on increased | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S. No. | Year | Estimated Income as per cost statement filed in | Estimated Income based on increased | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | last proposal | tariff | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---|--|----------------------|---------------|-----------|------|----------------|--|--|--------------|--|------------|----------------------|----------------------|-----------|-----------|---------|------|------|------|----|----|---------|------|------|------|----|----|---------|------|------|------|-----|----|
| | | 1 | 2010-11 | 2917.34 | 3115.14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 2 | 2011-12 | 3009.04 | 3213.05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 3 | 2012-13 | 3295.87 | 3519.33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iv) | The BPCL to furnish a statement reconciling the actuals considered in the cost statements with the actuals reported in the certified Income and Expenditure Account in respect of operating expenses, management and general overheads and depreciation for all the years 2010-11 to 2012-13. The BPCL to furnish a statement reconciling the profit reflected in the certified Income and Expenditure Account and the net profit before return as per cost statements for the years 2010-11 to 2012-13. | BPCL has furnished reconciliation statement between actual considered in cost statement with actual reported in certified Income Expenditure account in respect of operating expenses, Management and General O/h for the years 2010-11 to 2011-12. The reconciliation statement contain the head wise bifurcation of each of activity. The BPCL have furnished revised cost statement based on auditor's certification hence, depreciation in both the statements is same. (The BPCL is seen to have furnished the Reconciliation statement for the year 2010-11 and 2011-12 only.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (v) | BPCL has shown the royalty payment made to JNPT as an item of cost in the Cost statement for the years 2010-11 to 2015-16. In this regard, it may be recalled that for the reasons brought out at para 10(iv)(j) of the tariff Order of September 2010, the royalty payment made by BPCL to JNPT was not allowed as a pass through. The BPCL has also not made a mention about any direction received by it from the Government on the royalty issue. If the Government has not issued any direction, then this Authority may have to continue with the approach adopted by it earlier of not allowing the royalty payment as an item of cost in case of BPCL. Reference is also drawn to the letter No. TAMP/26/2006-(BPCL) JNPT dated 10 May 2007 wherein it has been made clear that without the clarification of the Ministry, it will not be possible for this Authority to include the royalty payment as a pass through. | The License Agreement for the terminal has been signed prior to July 2003. BPCL as a terminal operator is not generating sufficient surplus from operations of the terminal at the existing tariff levels. Even at the revised tariff levels the surplus would be less than the allowed ROCE assuming that the revenue share is treated as a cost for tariff fixation purposes. If such revenue share were not to be allowed as a cost for tariff fixation purposes then the losses on account of such revenue share would be the equivalent amount of royalty payable for such period that the revenue share is not allowed and will result in increase in the extent of deficit in relation to the allowed ROCE. The clause 2.8.1 clearly states that the tariff computation should take into account Royalty payment as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the Royalty. On the basis of this principle, royalty should be considered as a cost incurred and should be included in tariff computation. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (vi) | The operating income as reflected in the Cost statement for the year 2011-12 does not match with the operating income as reflected in the Income & Expenditure account for the year 2011-12. BPCL to reconcile the difference. | BPCL has furnished revised cost statement based on certified Income Expenditure Account | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (vii) | The sum total of the operating expenses (excluding royalty), depreciation and overheads as reflected in the Cost statement for the year 2010-11 does not match with the operating expenses as reflected in the Income & Expenditure account for the year 2010-11. BPCL to reconcile the difference. | BPCL has furnished revised cost statement based on certified Income Expenditure Account. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (viii). | The opening balance of the Gross Block of assets as on 01 April 2012 in the Form – 4A does not match with the closing Gross Block as on 31 March 2012, as reflected in the Statement of Capital Employed for the BPCL jetty for the year 2011-12. BPCL to reconcile the difference. | BPCL has furnished revised cost statement based on certified Income Expenditure Account. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C | i. <u>Financial/ Cost Statement:</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | Capacity: The BPCL to furnish workings to arrive at the designed capacity of the port for the years 2013-14 to 2015-16. The BPCL to assess and furnish along with workings, the capacity of the liquid cargo jetty at JNPT considering the capital investment proposed to be made during these years and the productivity improvements expected to be achieved. | Design capacity has been calculated based on assumptions relating to tanker configuration for handling of FO, SKO, HSD and Naphtha in the following manner with full unloading and ullage availability (a). FO and SKO assumed to be handled in 25000 DWT tankers carrying 22,500 MT (b). HSD and Naphtha assumed to be handled in 40000 DWT tankers carrying 36,000 MT <table><tr><th rowspan="2">Year</th><th colspan="3">Throughput TMT</th><th colspan="2">Tanker calls</th></tr><tr><th>Proj Total</th><th>In 40000 DWT tankers</th><th>In 25000 DWT Tankers</th><th>40000 DWT</th><th>25000 DWT</th></tr><tr><td>1999-00</td><td>3469</td><td>2306</td><td>1163</td><td>64</td><td>51</td></tr><tr><td>2001-02</td><td>3069</td><td>1895</td><td>1174</td><td>53</td><td>52</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>6582</td><td>4349</td><td>2233</td><td>120</td><td>99</td></tr></table> On completion of construction in 2001-02, the design throughput of the jetty as per the estimates of Engineers India Ltd is 5.5 M Tones, assuming service time per vessel of 34 hrs. As can be seen the throughput calculations are influenced based on assumptions relating to traffic in terms of number of vessels. Changes in the actual vessel traffic characteristics, (which is the reality) vis-à-vis the assumptions impact the throughput of the facility. | | | | Year | Throughput TMT | | | Tanker calls | | Proj Total | In 40000 DWT tankers | In 25000 DWT Tankers | 40000 DWT | 25000 DWT | 1999-00 | 3469 | 2306 | 1163 | 64 | 51 | 2001-02 | 3069 | 1895 | 1174 | 53 | 52 | 2006-07 | 6582 | 4349 | 2233 | 120 | 99 |
| Year | Throughput TMT | | | Tanker calls | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Proj Total | In 40000 DWT tankers | In 25000 DWT Tankers | 40000 DWT | 25000 DWT | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1999-00 | 3469 | 2306 | 1163 | 64 | 51 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2001-02 | 3069 | 1895 | 1174 | 53 | 52 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2006-07 | 6582 | 4349 | 2233 | 120 | 99 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| 2. | Traffic: With reference to estimation of traffic, BPCL to clarify/ furnish the following: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|--|--|--|------|---------------------------|--|---------|------------------|---------|---------|-------|------------------|---------|--------|----|---------------------|---------|--------|----|------------------|-------|-------|
| (i) | Clause 2.5.1. of tariff guidelines of 2005 stipulates that the traffic projections should be in line with the projections in the 5 year annual plan and current / expected growth. In this context, the BPCL to explain the basis of estimation of traffic for the years 2013-14 to 2015-16. | Throughput (Traffic) depends on various economic and market conditions. In connection with estimation of throughput the trend has been analyzed based on last financial year's performance of particular product. The BPCL have also compared that trend with current performance. Afterwards, the current market situation of that product has been analyzed. All these activities undertaken has helped the BPCL to estimate the Traffic for Financial Year 2013-14 to 2015-16. The estimation of traffic for the Financial Year 2012-13 is very much near to actual traffic handled by BPCL. (The BPCL has furnished the Trend Analysis for various cargo items.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii) | Though the traffic of Crude oil handled through coastal vessels has increased by around 20% during the year 2011-12 as compared to the year 2010-11, the traffic estimates of Crude oil handled through coastal vessels furnished by the BPCL for the years 2012-13 to 2015-16 reflects around 33% reduction as compared to the year 2011-12. BPCL to justify the reason for anticipating a drop in the traffic of Crude oil handled through coastal vessels. Also, the traffic estimates of Crude oil handled through coastal vessels furnished by the BPCL for the years 2012-13 to 2015-16 remains stagnant at 21 lakh metric tonnes per annum. The reason for the stagnation in the Crude oil traffic may also be explained. | Crude oil is major contributor to in BPCL Traffic, as given below: <table><tr><th>S. No</th><th>Year</th><th>Traffic of Crude (Actual)</th><th>% of Crude traffic to Total Traffic handled at Jetty</th></tr><tr><td>1.</td><td>2010-11</td><td>2623764</td><td>39.81%</td></tr><tr><td>2.</td><td>2011-12</td><td>3140736</td><td>48.33%</td></tr><tr><td>3.</td><td>2012-13</td><td>2004009</td><td>35.08%</td></tr></table> From above table it is evident that there is 20% increase during the year 2011-12 as compared to 2010-11. However, it can also be seen that the actual traffic of Crude Oil for the Financial Year 2012-13 has reduced by around 35% as compared to year 2011-12. ONGC in this connection has clarified that they will restrict their traffic for Crude Oil to 21 Lacs M.M.T. p.a. | S. No | Year | Traffic of Crude (Actual) | % of Crude traffic to Total Traffic handled at Jetty | 1. | 2010-11 | 2623764 | 39.81% | 2. | 2011-12 | 3140736 | 48.33% | 3. | 2012-13 | 2004009 | 35.08% | | | | |
| S. No | Year | Traffic of Crude (Actual) | % of Crude traffic to Total Traffic handled at Jetty | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | 2010-11 | 2623764 | 39.81% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | 2011-12 | 3140736 | 48.33% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | 2012-13 | 2004009 | 35.08% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iii) | The reason for projecting around 31% reduction in the traffic of High speed Diesel (HSD) handled through coastal vessels for the years 2012-13 to 2015-16 as compared to the actuals for the year 2010-11 to be explained. Also, the traffic estimates of HSD handled through coastal vessels furnished by the BPCL for the years 2012-13 to 2015-16 remains stagnant at 4 lakh metric tonnes per annum. The reason for the stagnation in the HSD traffic may also be explained. | BPCL has handled 6.26 MMT HSD in the year 2010-11. However, earlier BPCL was bringing HSD in India and moving it through IOT tank farms to their destination. After the commissioning of Sina refinery, this practice was not required. Reliance has stopped import of HSD. Due to all these factors traffic of HSD has reduced to 3.85 MMT in year 2011-12 and 3.74 in year 2012-13. Hence, in view of above estimated throughput 4.00 MMT for HSD is justifiable. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iv) | The reason for projecting the traffic of Xylene at 7500 metric tonnes each for all the years under consideration i.e. 2013-14 to 2015-16 without anticipating any growth, to be explained. | The Xylene is mostly imported hence only foreign movement is projected. In last three year xylene handled at jetty is as under : <table><tr><th>S.No.</th><th>Year</th><th>Actual Traffic Handled</th></tr><tr><td>1.</td><td>2010-11</td><td>5,520</td></tr><tr><td>2.</td><td>2011-12</td><td>7,396</td></tr><tr><td>3.</td><td>2012-13</td><td>985</td></tr></table> From above it is appears that maximum quantity handled in last three year for xylene is 7,396 MT. Further, the actual quantity of xylene handled in year 2012-13 is reduced to only 985 MT. Hence, estimation traffic for the year 2013-14 to 2015-16 at 7500 MT for xylene is justifiable. | S.No. | Year | Actual Traffic Handled | 1. | 2010-11 | 5,520 | 2. | 2011-12 | 7,396 | 3. | 2012-13 | 985 | | | | | | | | |
| S.No. | Year | Actual Traffic Handled | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | 2010-11 | 5,520 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | 2011-12 | 7,396 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | 2012-13 | 985 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (v) | The reason for projecting a steep decline in the traffic of Furnace oil (almost 70%) handled through coastal vessels during the years 2012-13 to 2015-16 as compared to the actuals for the year 2010-11 to be explained. | The movement of Furnace Oil in last financial years is as under: <table><tr><th>S. No.</th><th>Year</th><th>Quantity Handled</th><th>% of Total Capacity Utilization</th></tr><tr><td>1.</td><td>2010-11 (Actual)</td><td>608570</td><td>9.23%</td></tr><tr><td>2.</td><td>2011-12 (actual)</td><td>146318</td><td>2.25%</td></tr><tr><td>3.</td><td>2012-13 (Estimated)</td><td>120200</td><td>2.35%</td></tr><tr><td>4.</td><td>2012-13 (Actual)</td><td>42090</td><td>0.74%</td></tr></table> In financial year 2012-13, jetty has handled only 42090 MT traffic of Furnace oil whereas, the BPCL have projected the traffic 120200 MT. The traffic of Furnace oil is decreasing every year. The main reason for decline in movement is reduction in Bunkering activity at JNPT. Further, power companies also shifted from Furnace Oil to gas based power plant. Hence, there is a steep decline in the Traffic of Furnace Oil handled through coastal vessels during the year 2012-13 to 2015-16 as compared to actuals for the year 2010-11 is justifiable. | S. No. | Year | Quantity Handled | % of Total Capacity Utilization | 1. | 2010-11 (Actual) | 608570 | 9.23% | 2. | 2011-12 (actual) | 146318 | 2.25% | 3. | 2012-13 (Estimated) | 120200 | 2.35% | 4. | 2012-13 (Actual) | 42090 | 0.74% |
| S. No. | Year | Quantity Handled | % of Total Capacity Utilization | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | 2010-11 (Actual) | 608570 | 9.23% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | 2011-12 (actual) | 146318 | 2.25% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | 2012-13 (Estimated) | 120200 | 2.35% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | 2012-13 (Actual) | 42090 | 0.74% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (vi) | The reason for projecting around 12% reduction in the traffic of AFS handled through coastal vessels during the years 2012-13 to 2015-16 as compared to the actuals for the year 2011-12 to be explained. The reason | In year 2012-13 the movement of AFS has decreased as compared to earlier years. AFS is imported in India to extract Poly Propilin which is used in yarn. However, the user is now | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | for not projecting any growth in the traffic during the years 2014-15 and 2015-16 to be explained. | using other substitutes to extract the Poly Propilin. Hence, demand of AFS has decreased. In view of this factor, no growth in traffic is projected during the years 2014-15 and 2015-16. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|---|---|---------------------------------|------|------------------|---------------------------------|----|------------------|--------|-------|----|------------------|-------|------|----|---------------------|-------|-------|----|------------------|-------|-------|
| (vii) | The reason for not projecting any growth in the traffic of Furnace oil handled through coastal vessels during the years 2014-15 and 2015-16 to be explained. | For reasons brought out in point no. v. above the BPCL have not projected any growth in the traffic during the year 2014-15 to 2015-16. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (viii) | The reason for not anticipating any traffic in respect of AHE, Motor Spirit, Naptha to be handled through coastal vessels to be explained. | Due to increase in Refining capacity in India, Petroleum products are hardly imported now days. Motor spirit, AHE, and Naphtha indigenous availability has increased. Hence coastal cargo handling is not projected. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ix). | The basis for determining the traffic of LPG handled through coastal vessels during the years 2012-13 to 2015-16 to be explained. | There is huge gap in demand and supply of LPG in India. Government Policy has advised to opening new rural distribution ship in India. Based on the requirement of LPG for above, the traffic of LPG has been estimated. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (x) | The reason for not anticipating any traffic in respect of Furnace Oil and HSD to be handled through foreign going vessels to be explained. | There is no export of HSD and FO, as the demand of HSD in Indian market itself is more and the quality of Furnace Oil in India is not so good. Hence, the BPCL has not anticipated any movement in HSD and FO for foreign going vessel. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xi) | Though the traffic of Base oil handled through foreign vessels has increased by around 12% during the year 2011-12 as compared to the year 2010-11, the traffic estimates of Base oil handled through foreign going vessels furnished by the BPCL for the years 2012-13 to 2015-16 reflects around 12% reduction as compared to the year 2011-12. BPCL to explain the reason for anticipating a drop in the traffic of Base oil handled through foreign going vessels. | The actual traffic handled in respect to Base Oil is decreased in year 2012-13 as compared to year 2010-11 and 2012-13. This reduction is due to present market condition and increase in competition in market. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xii) | No growth in the traffic is projected in respect of Caustic soda, Naptha, Acetic acid, CBFS, Crude Glycol, Edible oil, MEG, Molasses, Styn Monomar, LAB, Butyl Acrylate, B Class chemicals handled through foreign vessels during the year 2015-16 as compared to the year 2014-15. BPCL to explain the reason for projecting a stagnant traffic during the years 2014-15 and 2015-16. | BPCL has increased the traffic of all these products in year 2013-14 and 2014-15 as compared to previous years. This increase is based on current trend of this product. However, movement of all these products depends upon various factors. Some of these factor are even out of BPCL's control i.e. Government policy, dollar/rupees price etc. Hence, on rational side, the same traffic for these products has been anticipated. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xiii) | The reason for projecting a reduction in the traffic of Edible oil, Styn Monomar and Molasses handled through foreign vessels during the year 2014-15 and 2015-16 as compared to the year 2013-14, to be explained. | A slight reduction in traffic of Edible Oil, SM and Molasses handled through foreign vessel during the year 2014-15 and 2015-16 as compared to year 2013-14 is projected. Edible oil imports are expected to be handled more at Kandla due to availability of refining / processing facilities in Gujarat. BPCL has handled very less actual traffic as compared to estimated traffic for the year 2012-2013 for SM and Molasses. Hence, the traffic estimate for these products in year 2014-15 and 2015-16 is justifiable. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xiv) | The reason for projecting a steep decline in the traffic of Molasses (almost 70%) handled through foreign going vessels during the years 2012-13 to 2015-16 as compared to the actuals for the year 2010-11 to be explained | <p>The movement of Molasses in last financial years is as under:</p> <table><tr><th>S. No.</th><th>Year</th><th>Quantity Handled</th><th>% of Total Capacity Utilization</th></tr><tr><td>1.</td><td>2010-11 (Actual)</td><td>233412</td><td>3.54%</td></tr><tr><td>2.</td><td>2011-12 (actual)</td><td>83985</td><td>1.29</td></tr><tr><td>3.</td><td>2012-13 (Estimated)</td><td>80200</td><td>1.02%</td></tr><tr><td>4.</td><td>2012-13 (Actual)</td><td>58168</td><td>1.01%</td></tr></table> <p>In financial year 2012-13, jetty has handled only 58168 MT traffic of Molasses, whereas the BPCL have projected the traffic 80200 MT. The traffic of Molasses is decreasing every year. Hence, steep decline in the Traffic of Molasses handled through foreign going vessels during the year 2012-13 to 2015-16 as compare to actual for year 2010-11 is justifiable.</p> | S. No. | Year | Quantity Handled | % of Total Capacity Utilization | 1. | 2010-11 (Actual) | 233412 | 3.54% | 2. | 2011-12 (actual) | 83985 | 1.29 | 3. | 2012-13 (Estimated) | 80200 | 1.02% | 4. | 2012-13 (Actual) | 58168 | 1.01% |
| S. No. | Year | Quantity Handled | % of Total Capacity Utilization | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. | 2010-11 (Actual) | 233412 | 3.54% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. | 2011-12 (actual) | 83985 | 1.29 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. | 2012-13 (Estimated) | 80200 | 1.02% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | 2012-13 (Actual) | 58168 | 1.01% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xv) | The reason for projecting a reduction in the traffic of MEG and LAB handled through foreign going vessels during the years 2012-13 to 2015-16 as compared to the actuals for the year 2010-11 to be explained. | Based on current trend of movement of MEG and LAB handled, a reduction in movement of MEG and LAB through foreign going vessel is anticipated during the years 2012-13 to 2015. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xvi) | With regard to providing services like Loading arm, usage of pipeline, supply of hard pig, use of compressor, use of vaporizer, supply of water to foreign going and coastal vessels, wharf management, bunkering etc., the BPCL is seen to have estimated the instances for a particular year by taking an average of the previous two years for the years 2012-13 to 2015-16. This has led to projecting a fall in the number of instances during the years 2012-13 to 2015-16. The rationale behind taking an average of the previous two years instances to be furnished. | Income for providing services like Loading arm, usage of pipeline, supply of hard pig, use of compressor, use of vaporizer, supply of water to coastal and foreign going vessel, wharf management and bunkering have been taken on average of previous two year. In this connection, it is stated that the estimation of these above mentioned service is very complex. There are various factors which affect the number of instances at which this service is to be provided. The BPCL has taken the average of last two year instances for estimating for the years 2013-14 to 2015-16. In these years, the estimated traffic is in similar range. Hence, average of two year would not mislead the results. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (xvii) | The JNPT in its general revision proposal has indicated the estimated traffic of BPCL at 7.19 MMTPA, 7.27 MMTPA and 7.34 MMTPA for the years 2013-14 to 2015-16. Whereas, the BPCL has estimated its | JNPT in its general revision proposal has indicated the estimated traffic of BPCL at 7.19 MMTPA, 7.27 MMTPA and 7.34 MMTPA for years 2013-14 to 2015-16 respectively. In this | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | traffic at a lower level at 5.75 MMTPA, 5.76 MMTPA and 5.80 MMTPA for the years 2013-14 to 2015-16. BPCL to clarify the position. | connection, it is stated that JNPT has not consulted BPCL for this prediction. Further, as explained above, BPCL has estimated the traffic based on some scientific assumption. Further, the actual traffic handled by BPCL in Year 2012-13 is also within the scope of estimation. The projection of JNPT regarding throughput are not realistic unless fresh investment is made in jetty for capacity building. Also, JNPT has planned to handle liquid cargo at their Shallow berth which may have been added to their projected throughput. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|--|--|---------|---------|---------|------------------------|-------|-------|-------|---------------|----------|----------|----------|-----------|--------|--------|---------|----------------------|----------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|----------------|---------|---------|---------|-----------------|-------|-------|-------|------------------------------|-------|-------|-------|------|---------|---------|---------|----------------------|----------|----------|----------|-------------------|----------|----------|----------|-----------------|---------|---------|---------|--------------|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------------------------|---------|---------|---------|--------------------|------------------|------------------|------------------|
| 3. | <u>Operating Expenses:</u> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) | As is the practice followed by us every year, we would be, in due course, communicating the escalation factor that would be considered for projecting the expenditure in the cost statement, in respect of the cases to be disposed in the year 2013-14. The BPCL to take note of the said escalation factor and project the expenditure for the years 2013-14 to 2015-16, by considering the said escalation factor to be communicated by us, by taking the actuals for the year 2012-13 as base, in its revised proposal. | BPCL have taken the escalation factor for expenditure in cost statement submitted at 7.50% p.a. The revised cost statement has been drawn by taking 7% p.a. as escalation factor for expenditure as per communication from TAMP vide letter no. TAMP/27/2005-Misc dated 27/06/2013. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii) | The Form – 3B furnished by the BPCL is incomplete. The BPCL has not furnished the requisite information, as sought in the Form–3B. The BPCL to furnish the Form–3B, complete with all the requisite details. | <p>The BPCL has furnished the following statement relating to the estimated expenditure:</p> <p style="text-align: right;">(Amount in ₹)</p> <table><tr><th>Allocation as per Income and Expenditure A/c</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>Communication Expenses</td><td>63233</td><td>67659</td><td>72395</td></tr><tr><td>Employee Cost</td><td>13382394</td><td>14319161</td><td>15321503</td></tr><tr><td>Insurance</td><td>877126</td><td>938525</td><td>1004222</td></tr><tr><td>Jetty Operating Cost</td><td>14736332</td><td>15767876</td><td>16871627</td></tr><tr><td>Mgt Exp</td><td>26215036</td><td>26215036</td><td>26215036</td></tr><tr><td>Other Expenses</td><td>5886581</td><td>6196583</td><td>6523183</td></tr><tr><td>Postage Expense</td><td>12633</td><td>13517</td><td>14463</td></tr><tr><td>Printing Stationery Expenses</td><td>77250</td><td>82658</td><td>88444</td></tr><tr><td>Rent</td><td>3019369</td><td>3170338</td><td>3328855</td></tr><tr><td>Repair & Maintenance</td><td>13396140</td><td>16333870</td><td>19477241</td></tr><tr><td>Security Expenses</td><td>17293145</td><td>18503666</td><td>19798922</td></tr><tr><td>Travel Expenses</td><td>2519038</td><td>2695370</td><td>2884046</td></tr><tr><td>Depreciation</td><td>126522165</td><td>130179665</td><td>133409665</td></tr><tr><td>Royalty</td><td>111377251</td><td>110935820</td><td>111943940</td></tr><tr><td>Water & Electricity Charges</td><td>8194362</td><td>8767968</td><td>9381726</td></tr><tr><td>Grand Total</td><td>343572055</td><td>354187710</td><td>366335266</td></tr></table> | Allocation as per Income and Expenditure A/c | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | Communication Expenses | 63233 | 67659 | 72395 | Employee Cost | 13382394 | 14319161 | 15321503 | Insurance | 877126 | 938525 | 1004222 | Jetty Operating Cost | 14736332 | 15767876 | 16871627 | Mgt Exp | 26215036 | 26215036 | 26215036 | Other Expenses | 5886581 | 6196583 | 6523183 | Postage Expense | 12633 | 13517 | 14463 | Printing Stationery Expenses | 77250 | 82658 | 88444 | Rent | 3019369 | 3170338 | 3328855 | Repair & Maintenance | 13396140 | 16333870 | 19477241 | Security Expenses | 17293145 | 18503666 | 19798922 | Travel Expenses | 2519038 | 2695370 | 2884046 | Depreciation | 126522165 | 130179665 | 133409665 | Royalty | 111377251 | 110935820 | 111943940 | Water & Electricity Charges | 8194362 | 8767968 | 9381726 | Grand Total | 343572055 | 354187710 | 366335266 |
| Allocation as per Income and Expenditure A/c | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Communication Expenses | 63233 | 67659 | 72395 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Employee Cost | 13382394 | 14319161 | 15321503 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Insurance | 877126 | 938525 | 1004222 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jetty Operating Cost | 14736332 | 15767876 | 16871627 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mgt Exp | 26215036 | 26215036 | 26215036 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Other Expenses | 5886581 | 6196583 | 6523183 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Postage Expense | 12633 | 13517 | 14463 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Printing Stationery Expenses | 77250 | 82658 | 88444 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rent | 3019369 | 3170338 | 3328855 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Repair & Maintenance | 13396140 | 16333870 | 19477241 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Security Expenses | 17293145 | 18503666 | 19798922 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Travel Expenses | 2519038 | 2695370 | 2884046 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Depreciation | 126522165 | 130179665 | 133409665 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Royalty | 111377251 | 110935820 | 111943940 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Water & Electricity Charges | 8194362 | 8767968 | 9381726 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Grand Total | 343572055 | 354187710 | 366335266 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iii) | BPCL to furnish detailed workings with regard to the projected expenses viz., Operating & Direct labour, Repairs and Maintenance cost, Insurance, Other expenses, Management & Administration Overheads and General Overheads for the years 2013-14 to 2015-16. | BPCL has furnished a statement showing expenditure under various heads with regard to projected expenses for the years 2013-14 to 2015-16. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iv) | The application of escalation factor in the range of 20%–22% in the estimation of Repairs and Maintenance cost during the years 2013-14 to 2015-16 to be justified. | The jetty was commissioned \ long back in the year 2002. There is frequent need of repair due to ageing of equipment. Due to corrosive nature of atmosphere, the wear and tear of parts and corroding of metal causes increase in maintenance requirement. The increase in cost of repair in year 2011-12 (Actual) as compared to year 2010-11 (Actual) is also around 25%. Further, in year 2012-13 also there is major increase in cost of repairs and maintenance. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (v) | The reason for reduction in the expenditure relating to Insurance during the years 2012-13 to 2015-16 as compared to the year 2010-11, to be explained. | In the year 2011-12 the insurance cost was net of claims received from insurance company. The BPCL have applied escalation factor on this figure to calculate the estimated insurance cost. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (vi) | BPCL to list out the items covered under the head of expenditure ‘Other Expenses’ in the Cost statement. | BPCL has listed out the items while responding to point (iii) above. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (vii) | BPCL to furnish basis for allocation of all expenses covered under the head of ‘Operating Expenses’, ‘Depreciation’ and ‘Overheads’ to the various activities and sub-activities along with workings. | BPCL has furnished working of basis for allocation of all expenses covered under head “Operating expenses”, “depreciation” and “overhead” to various activities for the year 2013-14. They have taken same in all the years 2010-11 to 2015-16. The BPCL have furnished the working that contains the percentage of expenses attributed to each activity. Statement showing distribution of expenses in various activities: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | <table><tr><th colspan="5">Year 2013-14</th></tr><tr><th>Head of Expenditure</th><th>Facility Management and wharfage</th><th>Loading Arm and Wharfage Management</th><th>Pipeline Compressor and vap-risor</th><th>Water Bunkering and Others</th></tr><tr><td>Direct operating Expenses</td><td>80%</td><td>10%</td><td>5%</td><td>5%</td></tr><tr><td>General Overhead</td><td>100%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr><tr><td>Insurance</td><td>60%</td><td>20%</td><td>10%</td><td>10%</td></tr><tr><td>Management and Admin Cost</td><td>100%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr><tr><td>Other Operating Expenses</td><td>60%</td><td>20%</td><td>10%</td><td>10%</td></tr><tr><td>Repair and Maintenance</td><td>0%</td><td>50%</td><td>30%</td><td>20%</td></tr><tr><td>Royalty</td><td>100%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr></table> | Year 2013-14 | | | | | Head of Expenditure | Facility Management and wharfage | Loading Arm and Wharfage Management | Pipeline Compressor and vap-risor | Water Bunkering and Others | Direct operating Expenses | 80% | 10% | 5% | 5% | General Overhead | 100% | 0% | 0% | 0% | Insurance | 60% | 20% | 10% | 10% | Management and Admin Cost | 100% | 0% | 0% | 0% | Other Operating Expenses | 60% | 20% | 10% | 10% | Repair and Maintenance | 0% | 50% | 30% | 20% | Royalty | 100% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--|---|-----------------------------------|----------------------------|-------|--|--|---------------------|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------|-----|-----|----|----|------------------|------|---------|----|----|-----------|-----|-----|-------------------|-----|---------------------------|------|----|-----|-------------|--------------------------|-----|-----|-----|------|------------------------|----|-----|-----|-----|---------|---------------|----|----|----|---|----|------------|---|---|---|---|----|----------------|---|----|--|--|----|-----|----|----|---|---|----|----------|-----|-----|--|--|-----|-------------|----|----|---|---|----|-----------|---|----|---|---|----|-------------------|---|----|---|---|----|------|---|----|---|---|----|-------------------------------------|---|---|-----|---|-----|----------|---|----|----|---|-----|-----------------|---|---|---|----|----|-----------------|--|--|----|----|-----|-------|-----|------|-----|-----|------|
| Year 2013-14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Head of Expenditure | Facility Management and wharfage | Loading Arm and Wharfage Management | Pipeline Compressor and vap-risor | Water Bunkering and Others | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Direct operating Expenses | 80% | 10% | 5% | 5% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| General Overhead | 100% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Insurance | 60% | 20% | 10% | 10% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Management and Admin Cost | 100% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Other Operating Expenses | 60% | 20% | 10% | 10% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Repair and Maintenance | 0% | 50% | 30% | 20% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Royalty | 100% | 0% | 0% | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (viii) | BPCL to confirm that the depreciation for the years 2013-14 to 2015-16 has been computed in line with the Clause 2.7.1 of the tariff guidelines. The BPCL to furnish a detailed working for the depreciation cost for the years 2010-11 to 2015-16 indicating details of assets, rate of depreciation, method followed and life norms adopted as per Companies Act. | BPCL computed depreciation for three years 2013-14 to 2015-16 in line with the clause 2.7.1 of tariff guidelines. The working have been furnished. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4. | Capital employed: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Fixed Assets: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i) | The details of additions to the Gross block in the Form – 4B furnished by the BPCL is not found to be in tandem with the additions shown in the Form – 4A. In the Form – 4A, the additions to the Gross Block is estimated at ₹223 lakhs, ₹1233 lakhs, ₹770 lakhs and ₹680 lakhs for the years 2012-13 to 2015-16 respectively. However, in the Form – 4B furnished by the BPCL, the additions have been estimated at ₹600 lakhs, ₹1550 lakhs, ₹250 lakhs for the years 2012-13 to 2014-15 respectively. In fact, no details have been furnished with regard to the proposed additions during the year 2015-16. The BPCL to furnish the details in Form – 4B, so as to correlate it with the additions reflected in the Form – 4A. | <p>The proposed addition to the Gross Block is ₹223 lacs, ₹1233 lacs, ₹770 lacs, and ₹680 lacs for the years 2012-13 to 2015-16. In the cost statement submitted, the financial year written on Form 4B is the year in which project would start. The Form 4B is in agreement with the proposed Capex for the year 2012-13 to 2015-16. The Statement of proposed capital expenditure as furnished by BPCL is as follows:</p> <p>Statement of Proposed Capital Expenditure (₹ in lakhs)</p> <table><tr><th rowspan="2">Addition details BLOCK</th><th colspan="5">YEARS</th></tr><tr><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th><th>TOTAL</th></tr><tr><td>PM</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>FENDERS</td><td>25</td><td>45</td><td>45</td><td>35</td><td>150</td></tr><tr><td>Jetty Repair BLDG</td><td>0</td><td>400</td><td>0</td><td>0</td><td>400</td></tr><tr><td>Loading Arm</td><td>0</td><td>50</td><td>500</td><td>500</td><td>1050</td></tr><tr><td>Compressor</td><td>58</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>58</td></tr><tr><td>Bunkering P/L</td><td>0</td><td>60</td><td>0</td><td>0</td><td>60</td></tr><tr><td>Safty Tank</td><td>5</td><td>6</td><td>0</td><td>0</td><td>11</td></tr><tr><td>Water Maintain</td><td>0</td><td>55</td><td></td><td></td><td>55</td></tr><tr><td>Ows</td><td>20</td><td>55</td><td>0</td><td>0</td><td>75</td></tr><tr><td>Oil Spil</td><td>100</td><td>400</td><td></td><td></td><td>500</td></tr><tr><td>P/L Replace</td><td>10</td><td>30</td><td>0</td><td>0</td><td>40</td></tr><tr><td>Interloac</td><td>0</td><td>22</td><td>0</td><td>0</td><td>22</td></tr><tr><td>Nitrogen Facility</td><td>5</td><td>20</td><td>0</td><td>0</td><td>25</td></tr><tr><td>Ormh</td><td>0</td><td>40</td><td>0</td><td>0</td><td>40</td></tr><tr><td>Remvamping Electriciy Subsititution</td><td>0</td><td>0</td><td>100</td><td>0</td><td>100</td></tr><tr><td>Platform</td><td>0</td><td>50</td><td>50</td><td>0</td><td>100</td></tr><tr><td>Mass Flew Meter</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>70</td><td>70</td></tr><tr><td>Movs Acturators</td><td></td><td></td><td>75</td><td>75</td><td>150</td></tr><tr><td>Total</td><td>223</td><td>1233</td><td>770</td><td>680</td><td>2906</td></tr></table> | Addition details BLOCK | YEARS | | | | | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | TOTAL | PM | | | | | | FENDERS | 25 | 45 | 45 | 35 | 150 | Jetty Repair BLDG | 0 | 400 | 0 | 0 | 400 | Loading Arm | 0 | 50 | 500 | 500 | 1050 | Compressor | 58 | 0 | 0 | 0 | 58 | Bunkering P/L | 0 | 60 | 0 | 0 | 60 | Safty Tank | 5 | 6 | 0 | 0 | 11 | Water Maintain | 0 | 55 | | | 55 | Ows | 20 | 55 | 0 | 0 | 75 | Oil Spil | 100 | 400 | | | 500 | P/L Replace | 10 | 30 | 0 | 0 | 40 | Interloac | 0 | 22 | 0 | 0 | 22 | Nitrogen Facility | 5 | 20 | 0 | 0 | 25 | Ormh | 0 | 40 | 0 | 0 | 40 | Remvamping Electriciy Subsititution | 0 | 0 | 100 | 0 | 100 | Platform | 0 | 50 | 50 | 0 | 100 | Mass Flew Meter | 0 | 0 | 0 | 70 | 70 | Movs Acturators | | | 75 | 75 | 150 | Total | 223 | 1233 | 770 | 680 | 2906 |
| Addition details BLOCK | YEARS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | TOTAL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| PM | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FENDERS | 25 | 45 | 45 | 35 | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Jetty Repair BLDG | 0 | 400 | 0 | 0 | 400 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Loading Arm | 0 | 50 | 500 | 500 | 1050 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Compressor | 58 | 0 | 0 | 0 | 58 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bunkering P/L | 0 | 60 | 0 | 0 | 60 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Safty Tank | 5 | 6 | 0 | 0 | 11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Water Maintain | 0 | 55 | | | 55 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ows | 20 | 55 | 0 | 0 | 75 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oil Spil | 100 | 400 | | | 500 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| P/L Replace | 10 | 30 | 0 | 0 | 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Interloac | 0 | 22 | 0 | 0 | 22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nitrogen Facility | 5 | 20 | 0 | 0 | 25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ormh | 0 | 40 | 0 | 0 | 40 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Remvamping Electriciy Subsititution | 0 | 0 | 100 | 0 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Platform | 0 | 50 | 50 | 0 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mass Flew Meter | 0 | 0 | 0 | 70 | 70 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Movs Acturators | | | 75 | 75 | 150 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | 223 | 1233 | 770 | 680 | 2906 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii) | Further, the BPCL does not appear to have covered all the additions proposed by it during the years 2013-14 to 2015-16, whose value exceeds ₹1 crore, in the Form – 4B. The BPCL to furnish Form – 4B in respect of all the investments proposed to be made (exceeding ₹1 crore) and giving | BPCL has covered all the additions proposed during the financial years 2012-13 to 2015-16 whose value excess ₹1 Crore in Form 4B. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|-------|--|---|
| | complete details regarding additions to the gross block for the years 2013-14 to 2015-16 along with justification for the proposed investments. The impact of the additional investment may also be specified. | |
| (iii) | The present status in respect of additions proposed for the year 2013-14 to be furnished. | <p>The present status in respect of additions proposed for the year 2013-14 and 2014-15 is as under:</p> <p>(a) Replacing/repair of all fender at jetty: The process of repair/replacement has already started. ₹30 lacs has already been spent on the process.</p> <p>(b) Jetty Repair: The process has already started. Job is awarded to IIT Madras. Survey has been completed. Non-destructive test have conducted and repair is expected by December 2013.</p> <p>(c) Provision of cabling of electrical Compressor: Installation of equipment is in final stages. To be ready within next two months.</p> <p>(d) Replacement of Bunkering Pipe Line; Replacement needs to be done. The BPCL have already decommissioned the required portion of pipeline.</p> <p>(e) Procurement of new OWS at jetty: The existing OWS is beyond repair. New is to be procured.</p> <p>(f) Pipe Line Replacement at jetty: Tendering is in process. The process may be completed within 6 months as per shut down time.</p> <p>(g) Revamping and re-commissioning of Nitrogen Facility at jetty: New storage tank is required. Talk with BOC is in progress.</p> <p>(h) Platform : Tendering is in progress. The process to be completed within 6 months.</p> <p>(i) MOVs: Tendering is in progress. To be executed as per budget availability and shut down period.</p> <p>(j) Replacement of Mass flow meter for LPG at jetty: To be taken up in the year 2015-16.</p> <p>(k) Replacement QRMH at jetty: To be taken up in year 2014-15.</p> <p>(l) Interlocking of Marine Loading arms at jetty: To be taken up in year 2014-15.</p> <p>(m) Replacement of sump tank and pump at jetty: The BPCL have already incurred the full amount and replace the assets.</p> <p>(n) Procurement of Oil Spill equipment at jetty; they have already procured part of equipment by incurring cost of ₹25 lacs. (o). Loading arm: Maintenance activity is going on round the year. Revamping of Marine Loading Arm has been planned at OEM.</p> |
| (iv) | The status of action initiated in respect of additions proposed for the year 2014-15 may also be intimated. | - |
| (v) | It may be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. The work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation in this regard to be furnished. | The BPCL has confirmed to have taken only completed and commissioned assets as capital employed. |
| (vi) | BPCL to justify the capital outlay in the form of additions to the gross block of assets proposed for the years 2013-14 to 2015-16. | The justification for capital outlay is already stated in Form 4B and Capex proposal of cost statement submitted by BPCL. |
| (vii) | BPCL to furnish basis for allocation of the net block of assets to the various activities and sub-activities along with workings. | BPCL has furnished working for allocation of proposed capital expenditure in the years 2013-14 to 2015-16. The existing block is allocated on the basis of last proposal submitted by BPCL. |
| 5. | Working Capital: BPCL to furnish the reason for not estimating any working capital for the years 2012-13 to 2015-16. | A Review of operation of jetty indicates that no working capital is required by the facility as all dealing is done without any credit period. Accordingly, BPCL has assumed nil working capital requirement for the facility. |
| 6. | Scale of Rates: | |
| (i) | The BPCL has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase in the existing tariff at BPCL. The additional services/ facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike to be listed out. | The hike in tariff is to provide sufficient surplus to sustain and maintain the level of services being provided as also to improve safety and environmental measures. |
| (ii) | The penal interest prescribed in clause (vi) of 1.2 General Terms and conditions of the existing SoR of BPCL may be updated based on the Prime Lending Rate (PLR) of State Bank of India prevailing at present. | The rate of interest will be 16.50%. The penal interest rate will apply to both BPCL liquid cargo jetty and the port users equally. |

9. The JNPT was also requested vide our letter dated 28 June 2013 to furnish its comments on the proposal filed by BPCL. Further, the JNPT was also requested to furnish its specific comments with regard to some points. After reminder, the JNPT vide its letter dated 15 October 2013 has responded. The points raised by us and the response of the JNPT are tabulated below :

| Sr. No. | Points raised by us | Response of JNPT |
|---------|---|---|
| (i). | The JNPT in its general revision proposal in Form-9 has indicated the estimated traffic of BPCL at 7.19 MMTPA, 7.27 MMTPA and 7.34 MMTPL for the years 2013-14 to | The traffic estimates of BPCL was revised based on latest trend of business for the year 2013-14 to 2015-16 and accordingly JNPT in its revised proposal to TAMP filed on 12 September 2013 has considered BPCL |

| | | |
|--------|---|--|
| | 2015-16, whereas, the BPCL has estimated its traffic at a lower level at 5.75 MMTPA, 5.76 MMTPA and 5.80 MMTPA only for the years 2013-14 to 2015-16. | traffic at 5.80 MMTPA, 6.00 MMTPA and 6.00 MMTPA for year 2013-14, 2014-15 and 2015-16 respectively. This is similar to the traffic indicated by BPCL in its proposal. |
| (ii). | The traffic forecast of BPCL jetty for the years 2013-14 to 2015-16 as per the port's business plan / annual plan/ five year plan to be furnished. | The traffic forecast for BPCL Jetty for year 2013-14 to 2015-16 as per port's business plan/ annual plan/ five year plan are 5.80 MMTPA, 6.00 MMTPA and 6.00 MMTPA for year 2013-14, 2014-15 and 2015-16 respectively. |
| (iii). | Additions to the gross block of assets proposed by the BPCL during the years 2013-14 to 2015-16. | Reasons for addition to gross block of assets proposed by BPCL are already indicated by BPCL in its proposal. JNPT has no further comments to offer in this matter. |

10. A joint hearing in this case was held on 30 August 2013 at the Office of this Authority. The BPCL has made a Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the BPCL, JNPT and the concerned user's organizations have made their submissions.

11.1. As stated earlier, the BPCL while responding to the queries, has furnished a revised proposal. A comparative position between the estimated financial/ cost position at the existing level of tariff as shown in the consolidated income and cost statements furnished by the BPCL in its original proposal dated 16 October 2012 and updated proposal dated 16 September 2013 is summarized below:

(₹. in lakhs)

| Sl. No. | Particulars | Original proposal dated 16 October 2012 | | | Revised proposal dated 16 September 2013 | | |
|---------|---|---|------------|------------|--|------------|------------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| 1. | Traffic (in million tonnes) | 5.74 | 5.76 | 5.80 | 5.74 | 5.76 | 5.80 |
| 2. | Operating income | 3750.55 | 3759.72 | 3790.32 | 3750.55 | 3759.72 | 3790.32 |
| 3. | Net surplus / deficit after return | (2,420.70) | (2,443.28) | (2,359.24) | (2,415.56) | (2,427.45) | 2,413.68) |
| 4. | Net deficit as a percentage of operating income | (-)64.54% | (-) 64.99% | (-) 62.24% | (-)64.41% | (-) 64.56% | (-) 63.68% |
| 5. | Average net deficit as a percentage of operating income | (-) 63.92% | | | (-) 64.22% | | |

11.2. In view of change in the financial/cost position in its revised cost statement, the BPCL has sought about 64.22% increase in rates of the majority of the tariff items in its revised proposal as compared to an increase of about 63.92% sought in its initial proposal.

12.1. Since the validity of the Scale of Rates of BPCL has expired on 31 March 2013, this Authority vide its Order dated 9 May 2013 has extended the validity of the Scale of Rates of the BPCL till 30 September 2013. The validity of the Scale of Rates was extended subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the BPCL for the period post 1 April 2013 in the tariff to be determined, as assessed during the review of its performance.

12.2. Thereafter, this Authority vide its Orders dated 29 October 2013, 10 January 2014, 4 April 2014 and 15 July 2014 has extended the validity of the Scale of Rates of the BPCL till 31 December 2013, 31 March 2014, 30 June 2014 and 30 September 2014 respectively subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the BPCL for the period post 1 April 2013 in the tariff to be determined, as assessed during the review of its performance.

13. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

14. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges for consideration:

- (i) The existing Scale of Rates of the Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) was last revised vide Order dated 3 September 2010. Vide the said Order, an increase of 36.82% in the then existing rate prescribed for the wharfage management activity, an increase of 50.36% in the then existing rates prescribed for the activity of providing pipeline services, compressor, hard pigging, foam pigging, liquid nitrogen and vaporizing charges etc., an across the board increase of 6.78% in the then prevailing wharfage charges of all cargo items and status quo in the bunkering activity was maintained. The said Order prescribed a tariff validity upto 31 March 2013.

Subsequently, the validity of the Scale of Rates of BPCL has been extended till 30 September 2014 or the date of effect of the revised Scale of Rates, whichever is earlier, subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the BPCL for the period post 1 April 2013 in the tariff to be determined.

- (ii) After protracted correspondence, the BPCL filed its proposal for general revision of its Scale of Rates in October 2012 and February 2013. This proposal was taken up for consultation with the relevant users. During the processing of the case, since the financial year 2012-13 was already over, the BPCL was requested to update the cost statements with actuals for the year 2012-13. The BPCL was also

requested to review the estimates for the years 2013-14 to 2015-16 based on the actuals for the year 2012-13. In this connection, the BPCL furnished a revised proposal in September 2013, based on the actuals for the year 2012-13 and in the light of the queries raised by us. The revised cost statements furnished by the BPCL under cover of its letter dated 16 September 2013 along with the submissions made by BPCL during the processing of the case, are considered for the purpose of this analysis.

(iii) Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the port operator at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. In the last review of the Scale of Rates of BPCL done in September 2010, the tariff of BPCL was fixed by relying upon the estimates for the years 2010-11 to 2012-13. Thus, the estimates vis-à-vis actuals for the years 2010-11 to 2012-13 are to be analyzed to assess the actual performance of BPCL during the said period. The actual performance of the BPCL during the said period as compared to the estimates is discussed below:

- (a) The aggregate of the actual traffic handled by BPCL during the three year period from 2010-11 to 2012-13 works out to 18.80 million metric tonnes as against the estimated traffic of 17.08 million metric tonnes, registering a positive variation of about 10%.
- (b) The figure of the operating income as given in the Cost statement for the years 2010-11 and 2011-12 is seen to be in line with the income figures reflected in the Income & Expenditure Statement for the said years respectively. With reference to the year 2012-13, the BPCL is seen to have considered the operating income at ₹3738.59 lakhs in the cost statement, as against the income of ₹3700.30 lakhs reported as operating income in the Income & Expenditure Statement. The operating income as reported in the Income & Expenditure Statement for the year 2012-13 is considered for the purpose of this analysis.

Further, to have a like to like comparison between the actuals and the estimates, the estimates of operating income for the period from the effective date of implementation of the Order dated 03 September 2010 to 31 March 2013 is modified to reflect the increase granted in the wharfage management activity, activity of providing pipeline services etc. and wharfage charges.

With reference to the discounts/ rebates allowable by the operator at his discretion which are not recognized in tariff fixing exercise, the BPCL while responding to our queries has categorically mentioned that they have not allowed any rebates and discount over the notified ceiling tariff during the years 2010-11 to 2012-13.

- (c) The figure of the overall operating expenses as given in the Cost statement for the years 2010-11 and 2011-12 is seen to be in line with the expenditure figures reported in the Income & Expenditure Statement for the said years respectively. Some minor differences in the individual cost components forming part of the cost statement has been modified to reflect the position reported in the Income & Expenditure Statement. With reference to the year 2012-13, the BPCL is seen to have considered the overall operating expenditure (excluding depreciation and including royalty) at ₹2269.06 lakhs in the cost statement, as against the expenses of ₹2244.59 lakhs (excluding depreciation and including royalty) reported as Expenditure in the Income & Expenditure Statement. The reason for the difference remains unexplained. The Expenditure as reported in the Income & Expenditure Statement for the year 2012-13 is considered for the purpose of this analysis, subject to disallowance of penalty for non-achieving Minimum Guarantee Throughput (MGT) as discussed below.
- (d) The Income & Expenditure Statement of BPCL for the years 2010-11 to 2012-13 disclose an amount of ₹334.04 lakhs, ₹262.15 lakhs and ₹281.67 lakhs respectively towards MGT Expenses. It is understood from BPCL that the MGT Expenses are the payment made by the BPCL to JNPT in the scenario where they do not meet the minimum guaranteed throughput of any individual cargo item, though the BPCL would have achieved the capacity utilization on aggregate basis. Since the said expenditure is penal in nature, it is not appropriate to burden the user for the penalty suffered by the BPCL. Therefore, the said expenditure is not considered in this analysis for all the years under consideration viz., 2010-11 to 2015-16.
- (e) The BPCL in the Cost statement for the years 2010-11 to 2015-16 has considered the amount of Royalty as a pass through. The royalty payment made by BPCL to JNPT was not allowed as a pass through in the last review undertaken in September 2010 for the reasons recorded in

the tariff Order of September 2010. In the said Order, it was also mentioned that the matter has been referred to the Government and that if any decision contrary to the approach adopted by this Authority is received from the Government, this Authority would undertake a review of the tariff of the BPCL to correctly reflect the decision of the Government. The BPCL has not made a mention about it receiving any direction from the Government on the royalty issue, contrary to the approach adopted by this Authority. In such a scenario, it will not be possible for this Authority to allow the royalty payment as a pass through. Therefore, this Authority is inclined to continue with the approach adopted by it earlier of not allowing the royalty payment as an item of cost in case of BPCL, in the current tariff general revision also.

- (f) Though the Income & Expenditure statement provided by the BPCL for the years 2010-11 to 2012-13 reflect the depreciation at ₹690.80 lakhs, ₹837.23 lakhs and ₹1466.70 lakhs respectively, the depreciation considered by the BPCL in the cost statement for the said three years is seen to be at ₹689.43 lakhs, ₹837.25 lakhs and ₹1206.65 lakhs for the corresponding years. The difference in the figure of depreciation for the year 2010-11 is very meagre and therefore, the depreciation figure as reported in the Income & Expenditure statement is considered in the analysis. There appears to be typographical error while considering depreciation for the year 2011-12 by BPCL as it has considered the depreciation as a negative figure. The amount of depreciation (positive figure) reported in the Income & Expenditure statement for the year 2011-12 is considered in the analysis. The difference in the amount of depreciation between the cost statement and the Income & Expenditure statement to the tune of ₹260.05 lakhs in the year 2012-13 remains unexplained. The BPCL has also not furnished the Reconciliation Statement for the year 2012-13, inspite of a specific request made in this regard, as brought out in the earlier part of this Order relating to the factual position. The figure of depreciation as reported in the Income & Expenditure Statement has been considered in this analysis.
- (g) (i) The figure of the Capital employed as given in the Cost statement for the years 2010-11 and 2011-12 at ₹8736.22 lakhs and ₹18080.79 lakhs is seen to be in line with the Net value of assets as reported in the Auditor Certified Capital employed Statement for the said years respectively. With reference to the year 2012-13, the BPCL is seen to have considered the Capital employed at ₹17097.14 lakhs in the cost statement, as against the net value of assets at ₹16907.13 lakhs as reported in the Auditor Certified Capital employed Statement. The difference in the capital employed to the tune of ₹190.01 lakhs during the year 2012-13 remains unexplained. The figure of the net value of assets in the Auditor Certified Capital employed Statement has been considered in this exercise.
- (ii) Actual capital employed in the year 2011-12 as compared to the estimates is more by around 63% due to commissioning of LPG cryogenic facility and capitalization of firefighting equipment.
- (h) On the ground that all the dealings are done by it without any credit, BPCL has not considered any working capital requirement for the facility for all the years under consideration. Based on this position, no working capital is considered in this analysis. It is noteworthy that even during the last revision of tariff of BPCL, working capital requirement has not been considered. Thus, the Capital employed comprises of only net value of assets for all the years under consideration.
- (i) In the last tariff Order, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2010-11 to 2012-13. Considering the capacity of the BPCL at 5.5 million tonnes per annum, the actual capacity utilization during the years 2010-11 to 2012-13 works out at 119.80%, 118.91%, and 103.91% respectively. During the last review of tariff of BPCL, the capacity of BPCL has been considered at 5.5 MTPA. Subsequently, in the year 2011-12, the BPCL has commissioned LPG cryogenic facility to handle LPG. The details regarding the addition to the capacity are not made available inspite of a request made to the BPCL to file a proposal in this regard for fixation of tariff for LPG even prior to filing of the general revision proposal. Though the traffic is inclusive of LPG traffic, the capacity is devoid of capacity of LPG facility. It may, therefore, appear that the BPCL has overstated its capacity utilisation, which may not be true. Even if we consider the capacity of LPG facility, the utilization may still be above 60%. Hence full return at 16% is allowed for the years 2010-11 to 2012-13.

- (iv) (a) A statement showing the analysis of the performance of BPCL for the years 2010-11 to 2012-13 is attached as **Annex-I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

| (₹ In Lakhs) | | | |
|-------------------------|---|---|-------------|
| Particulars | Aggregate of the Estimates relied upon in the last Order for the years 2010-11 to 2012-13 | Aggregate of Actuals for the years 2010-11 to 2012-13 | % Variation |
| Traffic (in MTs) | 17,085,000 | 18,804,686 | 10.07% |
| Op. Income | 9,865.19 | 11,654.04 | 18.13% |
| Total Exps (incl. Depn) | 4,911.02 | 5,412.19 | 10.21% |
| Surplus before Return | 4,954.17 | 6,241.91 | 25.99% |

* The operating income estimates are adjusted to reflect the increase granted in the wharfage management activity, activity of providing pipeline services etc. and wharfage charges in the September 2010 Order.

The details regarding the Actual Return earned by BPCL on the Capital Employed are given in the following table:

| Particulars | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | Total | Average |
|---|----------|-----------|-----------|-----------|----------|
| Actual Surplus (deficit) before Return earned by BPCL | 2169.30 | 2582.11 | 1490.43 | 6,241.91 | 2080.61 |
| Actual Capital Employed | 8,736.22 | 18,080.80 | 16,907.08 | 43,724.10 | 14574.72 |
| Return on actual capital employed at eligible rate of 16% | 1397.79 | 2892.92 | 2705.14 | 6,995.85 | 2331.95 |
| Actual Return on Capital Employed | 24.83% | 14.28% | 8.82% | 14.28% | 15.98% |

- (b) As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or – 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. As can be seen from the above tables, the variation in actual physical performance and financial performance as compared to the estimates is seen to be less than 20%. Therefore, in terms of the stipulation contained in Clause 2.13, there is no case to adjust the past deficit pertaining to the years 2010-11 to 2012-13 in the current tariff cycle of BPCL.
- (v) The traffic estimated by BPCL for the years 2013-14 to 2015-16 is 5.748 million metric tonnes, 5.756 million metric tonnes, 5.803 million metric tonnes respectively. The estimated traffic for the year 2013-14 to 2015-16 is seen to be comparable with the actual traffic handled by the BPCL at 5.715 million metric tonnes during the year 2012-13. However, when compared to the level of traffic handled by BPCL at about 6.5 million metric tonnes during the years 2010-11 and 2011-12, the traffic estimated by BPCL for the years 2013-14 to 2015-16 appears to be on the lower side.

In this connection, the BPCL has explained the various factors leading to estimation of lower traffic during the years 2013-14 to 2015-16. The factors listed by BPCL are like, cap imposed by one of users in respect of Crude Oil, stoppage in the import of HSD by one of the users, reduction in Bunkering activity at JNPT and shift of the power companies to gas based power plant instead of use of Furnace oil leading to reduction in the traffic of Furnace Oil, use of substitutes to extract the Poly Proplin, reduction in the import of Petroleum products due to increase in Refining capacity in India, handling of Edible oil imports at Kandla due to availability of refining/ processing facilities in Gujarat. From the submissions made by the BPCL, it is seen that the reduction in the individual cargo traffic has contributed to projecting an overall lower traffic during the years 2013-14 to 2015-16.

The traffic forecast for BPCL Jetty for years 2013-14 to 2015-16 as per the projection of JNPT at 5.80 Million Tonnes, 6.00 Million Tonnes and 6.00 Million Tonnes is as per business plan/ annual plan/ five year plan of JNPT. It is noteworthy that the estimate of BPCL is closer to the projection of JNPT.

It is relevant here to mention that none of the user/ user organizations have objected to the traffic forecasts made by BPCL. Also, this Authority does not carry out any independent study so as to determine the likely traffic at a port/ private terminal. Since the traffic projection for the years 2013-14 to 2015-16 is based on specific analysis of BPCL, the traffic forecasts for the years 2013-14 to 2015-16 as furnished by BPCL is considered for the purpose of this analysis.

- (vi) The operating income of BPCL comprises of Income from activities viz., Wharfage, Wharfage Management & Loading Arm, Pipeline, compressor, Pigging etc., and Bunker & Water Supply. The BPCL has furnished detailed workings for estimation of income from the above mentioned activities for each of the years 2013-14 to 2015-16. In this regard, it is relevant here to mention that the income as worked out by the BPCL is based on the estimated traffic for the years 2013-14 to 2015-16 and the relevant rates prescribed in the existing Scale of rates of BPCL.

It is seen that the income from supply of fresh water to coastal vessels has been calculated by the BPCL by considering a rate of ₹87.30 per MT, instead of the rate of ₹87.13 prescribed in the Scale of Rates. The income estimation in this regard is, therefore, moderated for all the years under consideration. Further, in the estimation of income from supply of fresh water to foreign vessels, which is a dollar denominated tariff, the BPCL is seen to have applied the exchange rate of ₹52/- per Dollar. In this regard, it is relevant here to mention that the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case is considered uniformly for estimation of income from dollar denominated tariff items for all the years under consideration. In our analysis, since the financial year 2013-14 is already over, and since the actual dollar exchange rate for the said period is available, the said income for the year 2013-14 is estimated based on the average exchange rate of ₹60.35 per US\$ that prevailed during the said year. For the years 2014-15 and 2015-16, an exchange rate of ₹60.30 per US\$ prevailing at the time of concluding the analysis of this case is considered. In view of the above position, there is a slight variation in the income of the Bunker & Water supply activity. The income estimation in respect of other activities is relied upon, as furnished by the port.

- (vii) The operating expenses estimated for the years 2013-14 to 2015-16 are analysed as under :

- (a) The annual escalation of the cost estimates is considered in terms of Clause 2.5.1 of the Tariff Guidelines of 2005 which requires that the expense projections of the major ports and terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. The escalation factor to be adopted in respect of tariff cases to be disposed during the year 2014-15 is announced at 6%. Though the case of BPCL is being decided during the year 2014-15, the expenditure for the years 2013-14 to 2015-16 has been estimated by BPCL considering the actuals for the year 2012-13 as base. Therefore, an escalation factor of 7% over the actuals for the year 2012-13 (being the escalation factor applicable for the year 2013-14) is considered in the analysis to estimate the expenditure for the year 2013-14 and the escalation factor of 6% is considered in the analysis to estimate the expenditure for the years 2014-15 and 2015-16, over the respective previous year as against the escalation factor considered by the BPCL in its calculations.

- (b) Operating & Direct labour :

The BPCL has considered the jetty operating expenses under the head of Operating & Direct Labour. As compared to the actuals reported in the Auditor Certified Income and Expenditure Statement towards jetty operating expenses for the year 2012-13 at ₹ 211.21 lakhs, the BPCL has estimated the said expenditure to the tune of ₹115.57 lakhs for the year 2013-14. Though the actuals for 2012-13 is on the higher side as compared to the estimate for 2013-14, the actuals for 2010-11 and 2011-12 are ₹107.73 Lakhs and ₹128.92 Lakhs respectively comparable to the estimates of 2013-14. The estimate for the year 2013-14 is relied upon and escalated by 6% per annum during the years 2014-15 and 2015-16, over the respective previous years, taking the estimate of the year 2013-14 as base.

- (c) Equipment running Cost:

The BPCL has considered the cost towards Repairs and Maintenance under the said head of expenditure. The actual for the year 2012-13 at ₹118.48 is escalated by 7% to arrive at the expenditure for the year 2013-14. Thereafter, it is escalated by 6% per annum during the years 2014-15 and 2015-16, over the respective previous years, taking the estimate of the year 2013-14 as base.

- (d) For the reasons stated earlier, revenue share is not allowed as an item of cost for the years 2013-14 to 2015-16.

- (e) Insurance cost is estimated by taking the actuals for the year 2012-13 as base and thereafter escalating it by 7%, 6% and 6% for the years 2013-14 to 2015-16 over the respective previous year respectively.

- (f) The Other Expenses are seen to be inclusive of ₹ 262.15 lakhs pertaining to MGT expenses for each of the year 2013-14 to 2015-16. Again, for the reasons recorded earlier, MGT expenses are not taken into account in this analysis. For the remaining component, it is estimated by taking the actuals for the year 2012-13 as base and thereafter escalating it by 7%, 6% and 6% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.
- (g) The Overheads comprise of Management & Administration Overheads and General Overheads. The Overheads cost is estimated by taking the actuals for the year 2012-13 as base and thereafter escalating it by 7%, 6% and 6% for the years 2013-14 to 2015-16 respectively.
- (viii) The BPCL has not estimated any financial and miscellaneous income and expenditure for the years 2013-14 to 2015-16.
- (ix) The BPCL has estimated additions to the gross block of assets to the tune of ₹1233 lakhs, ₹ 770 lakhs and ₹ 680 during the years 2013-14 to 2015-16. The BPCL has confirmed to have taken into account only completed and commissioned assets as capital employed.
- (a). Year 2013-14:
Out of the total additions proposed to the tune of ₹1233/- lakhs during the year 2013-14, the following capital additions to the tune of ₹216 lakhs are only considered for the year in reference:

| Particulars | ₹ in lakhs |
|------------------------------|------------|
| Replacing/ Repair of Fenders | 45 |
| Loading Arm (Replacement) | 50 |
| Bunkering Pipeline | 60 |
| Safety Tank | 6 |
| Water Maintenance | 55 |
| Total | 216 |

Based on the status of the capital additions as furnished by the BPCL as brought out in the factual position relating to the note, the remaining capital additions to the tune of ₹1017 lakhs are shifted to the year 2014-15, as given below:

| Particulars | ₹ in lakhs |
|---|-------------|
| Procurement of new OWS at jetty | 55 |
| Oil Spill Equipment at jetty | 400 |
| Pipeline Replacement at Jetty | 30 |
| Interlocking of Marine loading arms at jetty | 22 |
| Revamping & Re-commissioning of Nitrogen Facility | 20 |
| Replacement of QRMH at jetty | 40 |
| Platform | 50 |
| Jetty Repairs | 400 |
| Total | 1017 |

- (b) Year 2014-15:
The following capital additions to the tune of ₹770/- lakhs has been proposed during the year 2014-15:

| Particulars | ₹ in lakhs |
|-----------------------------------|------------|
| Replacing/ Repair of Fenders | 45 |
| Loading Arm (Replacement) | 500 |
| Revamping Electricity Sub-station | 100 |
| Platform | 50 |
| MOVS | 75 |
| Total | 770 |

Based on the status of the capital additions as furnished by the BPCL as brought out in the factual position relating to the note, the above additions are considered in the analysis over and above the spill over of additions from the year 2013-14, as discussed above.

- (c) Year 2015-16:

The following capital additions to the tune of ₹680/- lakhs has been proposed by BPCL during the year 2015-16:

| Particulars | ₹ in lakhs |
|------------------------------|------------|
| Replacing/ Repair of Fenders | 35 |
| Loading Arm (Replacement) | 500 |
| Mass Flow Meter | 70 |
| MOVS | 75 |
| Total | 680 |

Based on the status of the capital additions as furnished by the BPCL as brought out in the factual position relating to the note, the above additions are considered in the analysis.

- (d) As already brought out earlier, no working capital has been claimed by the BPCL for the years 2013-14 to 2015-16.
- (x) As per Clause 2.7.1 of tariff guidelines of March 2005, depreciation has to be calculated as per Straight Line Method following the life norms as per Companies Act or based on the life norms prescribed in the Concession agreement, whichever is higher. The BPCL has furnished separate workings in respect of calculation of depreciation and has confirmed that the depreciation provided in the cost statement is in line with clause 2.7.1 of the tariff guidelines of March 2005. Accordingly, the estimated depreciation on the gross block of assets for the years 2013-14 to 2015-16 is considered as furnished by the BPCL, except for change in the amount of depreciation for the years 2013-14 and 2015-16 due to shift in the capital additions, as discussed earlier.
- (xi) The operating expenses, management and administration overheads have been apportioned between various activities, viz. Wharfage, Loading arm Wharfage management, pipelines compressor etc. and water bunkering & others in an individual uniform ratio during all the years under consideration. The capital employed and depreciation has been apportioned to various activities by BPCL based on different ratios for each of the year under consideration. The reason for considering a different approach in respect of capital employed and depreciation remains unexplained. Therefore, the average ratio of the past three years viz., 2010-11 to 2012-13 is uniformly applied among all activities for all the years under consideration.
- (xii) Considering the capacity of 5.5 MTPA, the capacity utilisation for the years 2013-14 to 2015-16 based on the estimated throughput works out to 104.52%, 104.66% and 105.51% respectively. Though, this appears to be over stretched, for the reasons as brought out earlier, the capacity of 5.5 MTPA is devoid of the capacity of the LPG facility. Nevertheless, the capacity utilisation of the BPCL would be beyond 60% for the years 2013-14 to 2015-16. The tariff policy guidelines of March 2005 provide for allowing maximum permissible return on capital employed, if the capacity utilisation is more than 60%. Accordingly, the BPCL is eligible for maximum permissible return. Therefore, the return on capital employed at the maximum permissible rate of 16% is considered for the years 2013-14 to 2015-16.
- (xiii) Subject to the discussion above, the cost statements for the BPCL as a whole and different sub-activities stand modified. As stated earlier, the extension granted to the validity of the existing SOR of BPCL beyond 31 March 2013 was subject to the condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the BPCL for the period post 1 April 2013 will be set off fully in the tariff to be fixed. However, the Cost statement for the year 2013-14 reflects a deficit to the tune of ₹6.92 crores. The said deficit is taken into account fully in the analysis. The modified cost statements for the BPCL as a whole and different sub-activities are attached as **Annex-II (a) to (e)**. The summarised results of cost statements are presented in the table given below:

(₹ in crores)

| Sr. No. | Particulars | Operating Income | | | | Net Surplus / (Deficit) | | | | Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income | | | Average Surplus/ Deficit % |
|---------|------------------------------|------------------|---------|---------|--------|-------------------------|---------|---------|--------|--|---------|---------|----------------------------|
| | | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | Total | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | Total | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | |
| 1 | BPCL as a whole | 37.58 | 37.67 | 37.97 | 113.22 | -6.92 | -9.20 | -8.61 | -24.73 | -18.41% | -24.42% | -22.67% | -21.83% |
| 2 | Wharfage | 33.30 | 33.35 | 33.67 | 100.32 | -3.24 | -5.13 | -4.46 | -12.83 | -9.74% | -15.39% | -13.24% | -12.79% |
| 3 | Loading Arm Wharf Management | 2.69 | 2.72 | 2.71 | 8.12 | -0.54 | -0.70 | -0.75 | -1.99 | -20.20% | -25.81% | -27.78% | -24.60% |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|----------|----------|----------|----------|
| 4 | Water Bunkering and others | 0.73 | 0.75 | 0.74 | 2.22 | -0.11 | -0.14 | -0.18 | -0.43 | -14.61% | -19.03% | -24.44% | -19.36% |
| 5 | Pipeline, Pigging, Compressor, Vaporizer | 0.85 | 0.86 | 0.85 | 2.56 | -3.02 | -3.22 | -3.22 | -9.46 | -356.16% | -376.23% | -376.99% | -369.79% |

- (a) As can be seen from the above table, the BPCL would be in a net deficit to the tune of ₹ 24.73 crores at the existing level of tariff during the years 2013-14 to 2015-16. Accordingly, there is a case for effecting an upward increase in the existing level of tariff of BPCL. The JNPT LCBUA, ONGC, MANSA and IOTIESL have objected to the proposal of BPCL seeking increase in the existing tariff. The tariff of BPCL is being reviewed following the cost plus regime as per the tariff guidelines of 2005 and this Authority is not in a position to brush aside the estimated deficit problem and maintain status quo in the tariff level.
- (b) Considering the time taken for the Order passed to be notified in the Gazette of India and the lead period of 30 days for the revised Scale of Rates of BPCL to come into effect, it would be October, 2014. Thus, to enable BPCL recover the deficit of ₹24.73 crores from the overall estimated income at the existing level of tariff over the remaining tariff cycle of 18 months from 1 October 2014 to 31 March 2016, it is seen that the cost position warrants an across the board increase of 43.52% as against the across the board increase of 64.22% sought by the BPCL in its revised proposal of September 2013.
- (c) In this connection, it is relevant here to mention that though the wharfage activity warrants an increase of about only 25.49%, so as to enable it recover its deficit of ₹12.83 crores over the remaining tariff cycle of 18 months from 1 October, 2014 to 31 March, 2016, by giving an across the board increase of 43.52%, the wharfage activity would end up cross subsidising the other deficit making activities. Since the 2005 Guidelines stipulate phasing out of the impact of cross subsidisation among various activities, the BPCL is advised to take steps to make each of the activity self-sufficient.
- (d) In view of the above position, this Authority grants an across the board increase of 43% (rounded off, so as to take into account estimation error, if any) over the existing level of tariff of BPCL.
- (xiv) In the proposed draft Scale of Rates, the BPCL has proposed a minor amendment in the definition of “Compressor” so as to elaborate carrying out cargo operation of the vessel at jetty. Since the proposed change gives clarity to the term “compressor” and also since such a similar provision is available in the definition of ‘Wharf Management’, the proposed amendment to definition of “compressor” is approved.
- (xv) In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note 1.2(vi)(b) has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.75 %.
- (xvi) Under the Wharfage Schedule, the BPCL has proposed to introduce wharfage charges on a new tariff item viz. LPG. The BPCL has reported that it has commissioned the LPG cryogenic facility on 30 January 2012 by issue of a Trade Notice on 24 February 2012. In this connection, it is relevant here to mention that the BPCL in September 2012 had approached this Authority for fixation of tariff for handling LPG at the liquid cargo jetty and had envisaged to adopt the rates prevailing at Jawahardweep on adhoc basis. Since the proposal filed by BPCL then, was neither supported by any cost details nor was any document furnished by BPCL reflecting the consent of the users, as stipulated in Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, the BPCL was requested to file a proposal in compliance with the tariff guidelines of 2005. Subsequently, we did not hear from BPCL. Now, the BPCL in its general revision proposal has reported to have commenced with the handling of LPG and has reported to have adopted the rate of ₹60 per MT prevailing at Jawahar Dweep.

In support of its action, the BPCL is seen to have taken refuge under Clause 2.12 of the 2005 guidelines. In this regard, it is noteworthy that the said Clause is with reference to privatisation of the port facilities i.e. allowing a private operator, who is to commence the operations at the new facility, to adopt either the licensor port's rate or the rate at any nearby port. BPCL is an existing operator. The situation of the existing operator intending to introduce a service/ cargo and tariff for the said service/ cargo being not available in its notified Scale of Rates, is covered by Clause 2.17.1 to 2.17.4 of the 2005 guidelines, where the operator has the option to submit a proposal to this Authority and simultaneously start levying the proposed rate on an adhoc basis, till the rates are finally approved by this Authority. In this connection, it is to be noted that well after around seven months after commissioning of the facility, the BPCL has approached this Authority for approval of the rate. Further, inspite of a specific request made to BPCL to submit its proposal in line with the stipulation contained in Clause 2.17.1 to 2.17.4 of the 2005 guidelines, the BPCL has chosen to remain silent and has started to levy the rates on its own, thereby keeping this Authority in dark. In view of this position, this Authority is not inclined to approve the levy of the wharfage charges on LPG retrospectively.

Even now, the BPCL has not furnished any cost details for the proposed wharfage rate of ₹60/- per MT except for stating that it is as per the rates prevailing at Jawahardweep. Since the BPCL has not furnished the requisite cost details in support of the rate of ₹60/- per mt. inspite of operating facility for a couple of years now, this Authority is not inclined to approve the wharfage rate for LPG, unless the BPCL comes up with a well analysed proposal in this regard.

15.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of BPCL. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 4 August 2014 notified on 19 August 2014.

15.2. The revised Scale of Rates and conditionalities in respect of BPCL will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India or 01 October 2014, whichever is later, and shall be in force till 31 March 2016. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

15.3. The BPCL shall furnish to this Authority through JNPT its Annual Accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If BPCL fails to provide such information within the stipulated time limit, the JNPT may initiate appropriate action against BPCL.

15.4. The tariff of the BPCL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the BPCL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

15.5. In this regard, the BPCL is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority will call upon the BPCL to submit its proposal for an ahead of scheduled review. If the BPCL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT. III/4/Ext./143/2014]

Annex - I

BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED Analysis of the performance of BPCL for the years 2010-11 to 2012-13

(₹ in Lakhs)

| Sr. No. | Particulars | Estimates relied upon in the Tariff Order dated 12 October 2010 | | | Actuals | | |
|---------|--|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 |
| | Traffic (In MTs) | 54,85,000 | 56,00,000 | 60,00,000 | 65,88,900 | 65,00,722 | 57,15,064 |
| I | Total Operating Income | 3,014.63 | 3,270.10 | 3,580.46 | 3,868.25 | 4,085.49 | 3,700.30 |
| II | Operating Costs (excluding depreciation) | | | | | | |
| | (i) Operating & Direct Labour. | 205.87 | 213.61 | 221.64 | 107.73 | 128.92 | 211.21 |
| | (iii) Equipment Running Costs | 138.15 | 149.21 | 161.14 | 67.30 | 84.41 | 118.48 |
| | (viii) Insurance | 11.89 | 12.36 | 12.36 | 12.23 | 5.39 | 7.83 |
| | (ix) Other expenses | 143.03 | 148.41 | 153.99 | 114.53 | 151.34 | 187.33 |
| | Total (i to v) | 498.94 | 523.59 | 549.13 | 301.79 | 370.06 | 524.85 |
| III | Amortisation | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 |
| IV | Depreciation | 836.45 | 874.45 | 874.45 | 690.80 | 837.24 | 1,466.70 |

| | | | | | | | |
|------|--|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|
| V | Overheads | | | | | | |
| | (i) Management & Administration overheads | 210.70 | 218.62 | 226.84 | 706.36 | 296.01 | 218.32 |
| | (ii) General Overheads | 31.42 | 32.60 | 33.83 | - | - | - |
| | Total (i & ii) | 242.12 | 251.22 | 260.67 | 706.36 | 296.01 | 218.32 |
| VI | Total Expenditure (II + III + IV + V) | 1577.51 | 1649.26 | 1684.25 | 1698.95 | 1503.31 | 2209.87 |
| VII | Operating Surplus (I) – (VI) | 1437.12 | 1620.84 | 1896.21 | 2169.30 | 2582.18 | 1490.43 |
| VIII | Surplus Before Interest and Tax | 1437.12 | 1620.84 | 1896.21 | 2169.30 | 2582.18 | 1490.43 |
| IX | Capital Employed | 11191.98 | 11117.52 | 10243.07 | 8,736.22 | 18,080.80 | 16,907.08 |
| X | Return on Capital Employed | 1790.72 | 1778.80 | 1638.89 | 1,397.80 | 2,892.93 | 2,705.13 |
| XI | Capacity Utilization | 99.73% | 101.82% | 109.09% | 119.80% | 118.19% | 103.91% |
| XII | RoCE adjusted for capacity utilization | 1,790.72 | 1,778.80 | 1,638.89 | 1,397.80 | 2,892.93 | 2,705.13 |
| XIII | Net Surplus/(Deficit) (VIII) - (XII) | -353.60 | -157.97 | 257.32 | 771.50 | -310.75 | -1214.70 |
| XVI | Impact of amortisation amount wrongly considered | 16.67 | 16.67 | 16.67 | - | - | - |
| XVII | Total adjusted Surplus/ (Deficit) (XI+XII) | -336.93 | -141.30 | 273.99 | 771.50 | -310.75 | -1214.70 |

Annex – II (a)

BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED
Consolidated Income & Cost statement

(₹ in Lakhs)

| Sr. No. | Particulars | Actuals | | | Estimates as given by BPCL at existing level of tariff in September 2013 | | | Estimates at existing level of tariff as moderated by us | | |
|---------|---|-----------------|-----------------|-----------------|--|-----------------|-----------------|--|-----------------|-----------------|
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| | Traffic (In MTs) | 65,88,900 | 65,00,722 | 57,15,064 | 57,48,400 | 57,56,100 | 58,03,100 | 57,48,400 | 57,56,100 | 65,88,900 |
| I | Total Operating Income | | | | | | | | | |
| | Wharfage | 3,441.69 | 3,601.20 | 3,271.60 | 3,329.72 | 3,334.56 | 3,367.32 | 3,329.72 | 3,334.56 | 3,367.32 |
| | Wharfage Management & Loading Arm | 242.31 | 268.57 | 274.08 | 269.48 | 271.78 | 270.63 | 269.48 | 271.78 | 270.63 |
| | Pipeline, Compressor, Piggings, Vaporiser etc | 75.56 | 83.20 | 85.76 | 84.87 | 85.70 | 85.29 | 84.87 | 85.70 | 85.29 |
| | Bunker & Water Supply | 108.69 | 132.52 | 68.85 | 66.48 | 67.68 | 67.08 | 73.47 | 74.80 | 74.12 |
| | Total (i to iv) | 3,868.25 | 4,085.49 | 3,700.30 | 3,750.55 | 3,759.72 | 3,790.32 | 3,757.54 | 3,766.85 | 3,868.25 |
| II | Operating Costs (excluding depreciation) | | | | | | | | | |
| | Operating & Direct Labour | 107.73 | 128.92 | 211.21 | 115.57 | 123.66 | 132.32 | 115.48 | 122.41 | 129.75 |
| | Equipment Running Costs | 67.30 | 84.41 | 118.48 | 133.96 | 163.34 | 194.77 | 126.77 | 134.38 | 142.44 |
| | Royalty/ Revenue Share | | | | 1,113.77 | 1,109.36 | 1,119.44 | - | - | - |
| | Insurance | 12.23 | 5.39 | 7.83 | 8.77 | 9.39 | 10.04 | 8.38 | 8.88 | 9.41 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------|--|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Royalty/ Revenue Share | - | - | - | 1,113.77 | 1,109.36 | 1,119.44 | - | - | - |
| | Insurance | 7.34 | 3.23 | 4.70 | 5.26 | 5.63 | 6.03 | 5.03 | 5.32 | 5.65 |
| | Other expenses | 68.72 | 90.92 | 112.40 | 280.26 | 288.87 | 298.08 | 120.27 | 127.48 | 135.13 |
| | Total | 162.24 | 197.29 | 285.47 | 1,491.76 | 1,502.80 | 1,529.41 | 217.68 | 230.73 | 244.22 |
| | | | | | | | | | | |
| III | Depreciation | 557.62 | 686.98 | 1,283.05 | 1,107.96 | 1,120.78 | 1,129.33 | 1,017.89 | 1,088.70 | 1,115.64 |
| | | | | | | | | | | |
| IV | Allocated share of Overheads | | | | | | | | | |
| | Management & Administration overheads | 706.36 | 296.01 | 218.32 | 324.54 | 345.63 | 368.12 | 233.60 | 247.62 | 262.48 |
| | Others | - | - | - | - | - | - | | | |
| | Total (i to iv) | 706.36 | 296.01 | 218.32 | 331.31 | 352.88 | 375.87 | 233.60 | 247.62 | 262.48 |
| | | | | | | | | | | |
| V | Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV) | 2,015.46 | 2,420.92 | 1,484.76 | 398.69 | 358.10 | 332.71 | 1,860.54 | 1,767.51 | 1,744.98 |
| | | | | | | | | | | |
| VI | Surplus / deficit | 2,015.46 | 2,420.92 | 1,484.76 | 398.69 | 358.10 | 332.71 | 1,860.54 | 1,767.51 | 1,744.98 |
| | | | | | | | | | | |
| VII | Capital Employed for the activity | 6,782.34 | 16,275.96 | 15,209.42 | 15,375.43 | 14,524.65 | 13,575.32 | 13,655.86 | 14,254.33 | 13,692.65 |
| | | | | | | | | | | |
| VIII | Return on Capital Employed | 1,085.17 | 2,604.15 | 2,433.51 | 2,460.07 | 2,323.94 | 2,172.05 | 2,184.94 | 2,280.69 | 2,190.82 |
| | | | | | | | | | | |
| IX | Capacity Utilization | 119.80% | 118.19% | 103.91% | 104.52% | 104.66% | 105.51% | 104.52% | 104.66% | 105.51% |
| | | | | | | | | | | |
| X | RoCE adjusted for Capacity utilization | 1,085.17 | 2,604.15 | 2,433.51 | 2,460.07 | 2,323.94 | 2,172.05 | 2,184.94 | 2,280.69 | 2,190.82 |
| | | | | | | | | | | |
| XI | Net Surplus / (Deficit) (VI) – (X) | 930.29 | (183.23) | (948.75) | (2,061.38) | (1,965.84) | (1,839.34) | (324.39) | (513.18) | (445.84) |
| | | | | | | | | | | |
| XII | Net Deficit as a percentage of operating income (XI / I) | | | | -61.91% | -58.95% | -54.62% | -9.74% | -15.39% | -13.24% |
| | | | | | | | | | | |
| XIII | Average deficit as a percentage of operating income | | | | -58.50% | | | -12.79% | | |

Annex – II (c)

BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED
Form 5 B (i) Cpst statement for Loading Arm, Wharfage Management

(₹ in Lakhs)

| Sr. No. | Particulars | Actuals | | | Estimates as given by BPCL at existing level of tariff | | | Estimates at existing level of tariff as moderated by us | | |
|------------|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---|---------------|---------------|---|---------------|---------------|
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| I | Operating Income | 242.31 | 268.57 | 274.08 | 269.48 | 271.78 | 270.63 | 269.48 | 271.78 | 270.63 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------|---|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| II | Direct Operating Expenses | | | | | | | | | |
| | Operating & Direct Labour | 10.77 | 12.89 | 21.05 | 11.56 | 12.37 | 13.23 | 11.55 | 12.24 | 12.93 |
| | Equipment Running Costs | 33.65 | 42.21 | 59.24 | 66.98 | 81.67 | 97.39 | 63.38 | 67.19 | 71.22 |
| | Royalty/ Revenue Share | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Insurance | 2.45 | 1.08 | 1.57 | 1.75 | 1.88 | 2.01 | 1.68 | 1.78 | 1.88 |
| | Other expenses | 22.91 | 30.21 | 37.47 | 93.42 | 96.29 | 99.36 | 40.09 | 42.49 | 45.04 |
| | Total | 69.78 | 86.39 | 119.32 | 173.71 | 192.20 | 211.99 | 116.70 | 123.70 | 131.08 |
| III | Depreciation | 49.47 | 55.81 | 66.86 | 57.38 | 81.13 | 104.88 | 74.78 | 79.98 | 81.96 |
| IV | Allocated share of Overheads | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | - | - | - |
| | (i) Management & Administration overheads | - | - | - | - | - | - | | | |
| | (ii) General Overheads | - | - | - | - | - | - | | | |
| | Total (i to iv) | | | | | | | | | |
| V | Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV) | 123.07 | 126.37 | 87.90 | 38.38 | (1.55) | (46.24) | 78.00 | 68.10 | 57.59 |
| VI | Surplus / deficit | 123.07 | 126.37 | 87.90 | 38.38 | (1.55) | (46.24) | 78.00 | 68.10 | 57.59 |
| VII | Capital Employed for the activity | 725.73 | 670.37 | 608.52 | 607.98 | 1,026.84 | 1,421.96 | 827.69 | 863.96 | 829.92 |
| VIII | RoCE - Maximum permissible (16%/ 6.35%) | 116.12 | 107.26 | 97.36 | 97.28 | 164.30 | 227.51 | 132.43 | 138.23 | 132.79 |
| IX | Capacity Utilization | 119.80% | 118.19% | 103.91% | 104.52% | 104.66% | 105.51% | 104.52% | 104.66% | 105.51% |
| X | RoCE adjusted for Capacity utilization | 116.12 | 107.26 | 97.36 | 97.28 | 164.30 | 227.51 | 132.43 | 138.23 | 132.79 |
| XI | Net Surplus / (Deficit) (VI) - (X) | 6.95 | 19.11 | (9.46) | (58.89) | (165.85) | (273.75) | (54.43) | (70.14) | (75.19) |
| XII | Net Deficit as a percentage of operating income (XI / I) | | | | -21.85% | -61.02% | -101.15% | -20.20% | -25.81% | -27.78% |
| XIII | Average deficit as a percentage of operating income | | | | | -61.34% | | -24.60% | | |

Annex – II (d)

BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED
Cost statement for Water, Bunkering & others

(₹ in Lakhs)

| Sr. No. | Particulars | Actuals | | | Estimates as given by BPCL at existing level of tariff | | | Estimates at existing level of tariff as moderated by us | | |
|-----------|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--|--------------|--------------|--|--------------|--------------|
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| I | Operating Income | 108.69 | 132.52 | 68.85 | 66.48 | 67.68 | 67.08 | 73.47 | 74.80 | 74.12 |
| II | Direct Operating Expenses | | | | | | | | | |
| | Operating & Direct Labour | 5.39 | 6.45 | 11.26 | 5.78 | 6.18 | 6.62 | 5.77 | 6.12 | 6.92 |
| | Equipment Running Costs | 13.46 | 16.88 | 23.70 | 26.79 | 32.67 | 38.95 | 25.35 | 26.88 | 28.49 |
| | Royalty/ Revenue Share | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Insurance | 1.22 | 0.54 | 0.78 | 0.88 | 0.94 | 1.00 | 0.84 | 0.89 | 0.94 |
| | Other expenses | 11.45 | 15.11 | 18.73 | 46.71 | 48.15 | 49.68 | 20.04 | 21.25 | 22.52 |
| | Total | 31.52 | 38.97 | 35.33 | 80.16 | 87.94 | 96.26 | 52.01 | 55.13 | 58.87 |

| | | | | | | | | | | |
|------|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| III | Depreciation | 7.61 | 8.59 | 10.58 | 12.50 | 12.50 | 12.50 | 11.59 | 12.39 | 12.70 |
| IV | Allocated share of Overheads | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | - | - | - |
| | Management & Administration overheads | - | - | - | - | - | - | | | |
| | General Overheads | - | - | - | - | - | - | | | |
| | Total (i to iv) | - | - | - | - | - | - | | | |
| V | Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV) | 69.56 | 84.96 | 22.94 | (26.18) | (32.76) | (41.68) | 9.88 | 7.28 | 2.55 |
| VI | Surplus / deficit | 69.56 | 84.96 | 22.94 | (26.18) | (32.76) | (41.68) | 9.88 | 7.28 | 2.55 |
| VII | Capital Employed for the activity | 111.65 | 103.13 | 98.32 | 166.93 | 154.43 | 141.93 | 128.81 | 134.46 | 129.16 |
| VIII | RoCE - Maximum permissible | 17.86 | 16.50 | 15.73 | 26.71 | 24.71 | 22.71 | 20.61 | 21.51 | 20.67 |
| IX | Capacity Utilization | 119.80% | 118.19% | 103.91% | 104.52% | 104.66% | 105.51% | 104.52% | 104.66% | 105.51% |
| X | RoCE adjusted for Capacity utilization | 17.86 | 16.50 | 15.73 | 26.71 | 24.71 | 22.71 | 20.61 | 21.51 | 20.67 |
| XI | Net Surplus / (Deficit) (VI) - (X) | 51.70 | 68.46 | 7.21 | (52.89) | (57.47) | (64.39) | (10.73) | (14.23) | (18.12) |
| XII | Net Deficit as a percentage of operating income (XI / I) | | | | -79.56% | -84.91% | -95.99% | -14.61% | -19.03% | -24.44% |
| XIII | Average deficit as a percentage of operating income | | | | -86.82% | | | -19.36% | | |

Annex – II (e)

BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED
Form 5 B (i) Cost statement for Pipeline, Compressor, Vapouriser, Pigging

(₹ in Lakhs)

| Sr. No. | Particulars | Actuals | | | Estimates as given by BPCL at existing level of tariff | | | Estimates at existing level of tariff as moderated by us | | |
|---------|---|----------|----------|---------|--|----------|----------|--|----------|----------|
| | | 2010-11 | 2011-12 | 2012-13 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 | 2013-14 | 2014-15 | 2015-16 |
| I | Operating Income | 72.56 | 83.20 | 85.76 | 84.87 | 85.70 | 85.29 | 84.87 | 85.70 | 85.29 |
| II | Direct Operating Expenses | | | | | | | | | |
| | Operating & Direct Labour | 5.39 | 6.45 | 10.52 | 5.78 | 6.18 | 6.62 | 5.77 | 6.12 | 6.47 |
| | Equipment Running Costs | 20.19 | 25.32 | 35.54 | 40.19 | 49.00 | 58.43 | 38.03 | 40.31 | 42.73 |
| | Royalty/ Revenue Share | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | Insurance | 1.22 | 0.54 | 0.78 | 0.88 | 0.94 | 1.00 | 0.84 | 0.89 | 0.94 |
| | Other expenses | 11.45 | 15.11 | 18.73 | 46.71 | 48.15 | 49.68 | 20.04 | 21.25 | 22.52 |
| | Total | 38.25 | 47.42 | 65.58 | 93.56 | 104.27 | 115.73 | 64.68 | 68.57 | 72.66 |
| III | Depreciation | 76.10 | 85.86 | 106.22 | 87.38 | 87.38 | 87.38 | 115.98 | 124.05 | 127.12 |
| IV | Allocated share of Overheads | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | - | - | - |
| | Management & Administration overheads | - | - | - | - | - | - | | | |
| | General Overheads | - | - | - | - | - | - | | | |
| | Total (i to iv) | - | - | - | - | - | - | | | |
| V | Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV) | (41.79) | (50.08) | (86.04) | (96.07) | (105.95) | (117.83) | (95.79) | (106.91) | (114.49) |
| VI | Surplus / deficit | (41.79) | (50.08) | (86.04) | (96.07) | (105.95) | (117.83) | (95.79) | (106.91) | (114.49) |
| VII | Capital Employed for the activity | 1,116.50 | 1,031.34 | 990.81 | 914.57 | 827.19 | 739.81 | 1,290.49 | 1,347.05 | 1,293.97 |

| | | | | | | | | | | |
|------|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| VIII | RoCE - Maximum permissible | 178.64 | 165.01 | 158.53 | 146.33 | 132.35 | 118.37 | 206.48 | 215.53 | 207.03 |
| IX | Capacity Utilization | 119.80% | 118.19% | 103.91% | 104.52% | 104.66% | 105.51% | 104.52% | 104.66% | 105.51% |
| X | RoCE adjusted for Capacity utilization | 178.64 | 165.01 | 158.53 | 146.33 | 132.35 | 118.37 | 206.48 | 215.53 | 207.03 |
| XI | Net Surplus / (Deficit) (VI) - (X) | (220.43) | (215.09) | (244.57) | (242.40) | (238.30) | (236.20) | (302.27) | (322.44) | (321.52) |
| XII | Net Deficit as a percentage of operating income (XI / I) | | | | - | - | - | - | - | - |
| | | | | | 285.61% | 278.05% | 276.95% | 356.16% | 376.23% | 376.99% |
| XIII | Average deficit as a percentage of operating income | | | | 280.20% | | | 369.79% | | |